

International Unicycling Federation



Wettkampf-Regelbuch 2010

Die Übersetzung wurde von einem Übersetzungsbüro

im Auftrag des durchgeföhrt.

Stand: 12/2009

Copyright © 2009 by the International Unicycling Federation, Inc. All rights reserved.

Bei Fehlern in der Übersetzung kontaktieren Sie bitte www.einrad-bdr.de

Für weitere Fragen kontaktieren Sie bitte die Internationale Unicycling Federation (www.unicycling.org/iuf)

Inhaltsverzeichnis

1	ALLGEMEINE REGELN UND DEFINITIONEN.....	5
1.1	Dies sind die offiziellen IUF-Regeln	5
1.2	Optionen des Ausrichters - Unicon	5
1.3	Bekanntmachung, Offenlegung und Kommunikation	6
1.4	Veröffentlichung der Regeln.....	6
1.5	Namen und Begriffe.....	6
1.6	Rechte an den Daten der Veranstaltung	7
1.7	Veröffentlichung der Ergebnisse.....	7
1.8	Registrierungsformulare.....	7
1.9	Programmheft.....	7
1.10	Rennstrecke.....	7
1.11	Wetter.....	8
1.12	Öffentliche IUF Versammlung	8
1.13	Fahrfläche für die artistischen Disziplinen	8
1.14	Offener Trainingsbereich	8
1.15	Material & Ausrüstung.....	8
1.16	Ausbildung der Verantwortlichen	8
1.17	Vertretene Nationen	9
1.18	Rennen.....	9
1.19	Artistik	9
1.20	Persönliche Verpflichtungen	9
1.21	Regelkenntnis	9
1.22	Euer Privileg.....	9
1.23	Definitionen.....	9
2	REGELN FÜR EINRADRENNEN.....	11
2.1	Kategorien	11
2.2	Einräder für Rennen	12
2.3	Kleidung.....	12
2.4	Start	12
2.5	Fehlstarts	12
2.6	Zieleinlauf	13
2.7	Benutzung der Bahnen	13
2.8	Bahnzuweisung	13
2.9	Gemischte Altersklassen in einem Lauf.....	13
2.10	Überholen.....	13
2.11	Abstiege.....	14
2.12	Fremde Hilfe für Rennteilnehmer	14
2.13	Regelwidriges Fahren.....	14
2.14	Proteste.....	14
2.15	Zeitliche Begrenzung bzw. Abbruch von Rennen (optional)	14
2.16	Obligatorische Renndisziplinen	14
2.17	Weltmeister im Einradrennen	14
2.18	Traditionelle Spezialrennen	14
2.19	Weitere spezielle Rennwettbewerbe	15
2.20	Mountain Unicycling (MUni)	18
3	ARTISTIKWETTBEWERBE: ÜBERBLICK UND ALLG. REGELN.....	20
3.1	Arten artistischer Veranstaltungen	20
3.2	Altersklassen für artistische Wettbewerbe	20
3.3	Einzelkür – Überblick.....	20
3.4	Flatland – Überblick	20
3.5	Street Comp – Überblick	21
3.6	Paarkür – Überblick	22
3.7	Gruppenkür – Überblick	22

3.8	Standard Skill/Einzel – Überblick	23
3.9	Standard Skill/Gruppe – Überblick	23
3.10	Anmeldefrist	23
3.11	Größe der Wettkampfflächen	23
3.12	Auftrittsreihenfolge	24
3.13	Aufbau	24
3.14	Start der Darbietung	24
3.15	Optionaler Signalverzicht	25
3.16	Unterbrechung der Wertung	25
3.17	Ende der Darbietung	25
3.18	Abbau/Reinigung	25
3.19	Verschmutzte Wettkampffläche	26
3.20	Musik	26
3.21	Bekanntgabe der Ergebnisse	26
3.22	Proteste	26
3.23	Kampfgericht für Freestyle, Flatland und Street Comp	26
3.24	Wertungsverfahren	29
3.25	Weltmeister	29
3.26	International Freestyle Commission (IFC)	30
4	FREESTYLE JURYWERTUNG	32
4.1	Einzelkür – Technische Wertung	32
4.2	Einzelkür – Präsentationswertung	34
4.3	Paarküren – Zusätzliche Wertungskriterien	36
4.4	Gruppenküren – Zusätzliche Wertungskriterien	38
4.5	Flatland Wertung	41
4.6	Street Comp Wertung	42
5	STANDARD SKILL	43
5.1	Fahrflächenmarkierungen und Ausführungsarten von Übungen	43
5.2	Aufstiege, Übergänge, Axis, Single And Counted Short Skills	43
5.3	Körperhaltung	44
5.4	Abstiege	44
5.5	Fremde Hilfe	44
5.6	Wertungsbögen im Standard Skill	44
5.7	Kampfgericht	45
5.8	Arbeitsweise der Kampfrichter	45
5.9	Schwierigkeitswertung	45
5.10	Ausführungswertung	46
5.11	Summierung der Punktzahlen	47
6	STANDARD SKILL LISTE	48
6.1	Generelle Anmerkungen über die Ausführung der Standard Skills	48
6.2	Standard Skill Punkte und Beschreibungen	50
7	CONVENTION VERANTWORTLICHE	82
7.1	Generelle Verantwortliche	82
7.2	Verantwortliche für Rennen	82
7.3	Verantwortliche für die Artistik	83
8	EINRADHOCKEY	84
8.1	Spielfeld	84
8.2	Teams	84
8.3	Ausrüstung	85
8.4	Strafen	85
8.5	Spielablauf	86
8.6	Fouls	87
8.7	Torschüsse	87
8.8	Sicherheitsregeln	87
8.9	Schiedsrichterregeln	88

9	EINRAD-BASKETBALL.....	91
9.1	Einräder	91
9.2	Schritt-respektive Fahrregeln	91
9.3	Pendeln	91
9.4	Einradfahrender Spieler	91
9.5	Gestürzter Spieler.....	91
9.6	Vier-Sekunden-Regel.....	91
9.7	Absichtliches Stoßen.....	91
9.8	Ballberührung mit dem Einrad.....	92
10	EINRAD-TRIALS	93
10.1	Definition von Trial-Wettkämpfen	93
10.2	Der Kurs	93
10.3	Wettkampfdauer	93
10.4	Wettkampfkategorien.....	93
10.5	Section-Beschränkungen für die Wettbewerbskategorien	93
10.6	Wertungspunkte	93
10.7	Beobachter.....	94
10.8	Festhalten der Punkte	94
10.9	Teilnahme des/der Kursaufbauer(s)	95
10.10	Sicherheit	95
10.11	Verantwortlichkeiten der Teilnehmer	95
10.12	Proteste und Einigung bei Streitigkeiten	95
10.13	Tie Break (Gleichstand)	96
10.14	Beschränkungen zum Einrad-Design	96
10.15	Richtlinien für Kursaufbauer	96
10.16	Richtlinien zur Zuweisung der Schwierigkeitseinstufung bei Freetrial-Sections.....	98
11	IUF-KÖNNENSSTUFEN (Achievement Skill Levels)	102
11.1	Zweck der Skill Levels	
11.2	Skill Level-Prüfungen	102
11.3	Richtlinien zu den Skill Levels	103
11.4	Beschreibung spezifischer Skills	104
11.5	Richtlinien für Aufstiege bei den Skill Levels	106

1 ALLGEMEINE REGELN UND DEFINITIONEN

Dieses Regelwerk soll allen Einradwettkämpfen der International Unicycling Federation (Internationaler Einradverband) zugrunde liegen. Bei allen anderen Wettbewerben kann es als Leitfaden benutzt werden. Es ist aufgliedert in drei Hauptteile: **Allgemeine Regeln, Regeln für Rennen, Regeln für das artistische Einradfahren.** Grafiken und Formulare zu diesem Regelwerk werden getrennt herausgegeben.

1.1 Dies sind die offiziellen IUF-Regeln

Bei allen IUF-Unicons (Internationale Einradtreffen) gelten allein diese Regeln. Weitere Regeln dürfen hinzugefügt werden um besonderen Gegebenheiten gerecht zu werden, aber sie dürfen die IUF-Regeln nicht ohne vorherige Zustimmung des IUF-Vorstands abändern. Alle zusätzlichen Regeln müssen bereits lange vor einem internationalen Wettbewerb veröffentlicht werden und nach Möglichkeit auf dem Anmeldeformular enthalten sein.

Nationale oder örtliche Einrad-Organisationen können ihre eigenen Regeln haben und die IUF-Regeln ganz oder teilweise übernehmen. Bei nationalen oder örtlichen Wettbewerben gelten die Regeln dieser Verbände.

1.1.1 Aktualisierung dieses Regelbuches

Das IUF Regelbuch soll nach jeder Unicon aktualisiert werden. Der Vorsitzende des IUF Regelbuch Komitees soll das Komitee leiten, kann aber wahlweise ein Unterkomitee benennen. Der bisherige Hauptschiedsrichter kann, muss aber nicht den Vorsitz haben. Der Ausrichter der nächsten Unicon ist in das Komitee mit einbezogen. Unsere offiziellen Schiedsrichter wären hervorragende Komitee Mitglieder.

Das Komitee wird offiziell nach dem Ende der Unicon zu tagen beginnen, wobei der Vorsitzende schon eher beginnen kann, um die Chance zu nutzen, dass viele Leute persönlich anwesend sind. Das Komitee soll seine Arbeit innerhalb von drei (3) Monaten nach dem Ende der Unicon beendet haben und seine Vorschläge unterbreiten. Wenn sie mehr Zeit brauchen, können sie den IUF Präsidenten um eine Verlängerung bitten. Dies ist der einzige Zeitraum, in dem Änderungen im Regelbuch vorgenommen werden sollen, obwohl Ausnahmen in außergewöhnlichen Fällen möglich sind. Der IUF Präsident ist dafür verantwortlich sicher zu stellen, dass das IUF Regelbuch Komitee im vorgesehenen Zeitplan bleibt und zielgerichtet arbeitet.

1.2 Optionen des Ausrichters - Unicon

Eine Unicon soll mindestens einen Wettbewerb aus jeder der nachfolgenden Kategorien beinhalten. Der Ausrichter kann nach Belieben Wettbewerbe, Altersklassen oder Variationen, die hier nicht aufgeführt sind, hinzufügen, solange diese nicht in Konflikt zu den bestehenden Regeln stehen. Im Zweifel muss das IUF Regel Komitee kontaktiert werden.

Rennen—Bahnrennen, spezielle Rennen, Marathon, 10km. Siehe Kapitel 2.

Mannschaftswettbewerbe—Einradhockey, Einradbasketball. Siehe Kapitel 8 und 9.

Feldwettbewerbe—Langsam-Rennen, Weitsprung, Hochsprung, IUF Slalomkurs. Siehe Kapitel 2.18.

Veranstaltungen ohne Wettkampfcharakter—Workshops, Spiele, Besichtigungstouren, MUni-Touren.

Artistische Wettbewerbe—Freestyle, Standard Skill, Flatland, Street. Siehe Kapitel 3.

MUni—Cross Country, Orientierungsläufe, Uphill, Downhill, Trial. Siehe Kapitel 2.19 und 10.

1.2.1 Zusammenlegen von Altersklassen

Bei internationalen Veranstaltungen werden sechs Fahrer pro Altersgruppe benötigt. Auch für kleinere Veranstaltungen mit weniger als 50 Teilnehmern werden sechs Fahrer pro Altersgruppe empfohlen; absolutes Minimum sind jedoch drei Teilnehmer pro Altersgruppe. In der Regel treten Fahrer bei allen Veranstaltungen in ihrer Altersgruppe an. Eine Ausnahme bilden artistische Wettbewerbe und ähnliche Veranstaltungen, bei denen nur zwischen den beiden Kategorien Junior Expert und Expert unterschieden wird. Der Ausrichter hat gegebenenfalls die Möglichkeit, Altersklassen mit weniger als sechs (bzw. bei kleineren Veranstaltungen drei) Fahrern zusammenzulegen. Das bedeutet, dass ausgeschriebene Altersklassen nicht garantiert werden können. Dies kann auf der Basis einzelner Disziplinen erfolgen. Eine Zusammenlegung von Altersklassen ist nicht möglich, wenn dies gegen die in Abschnitt 2.1.2 (Altersklassen) geregelten Mindestvorgaben für die entsprechenden Rennen verstoßen würde. Bei Zusammenlegungen werden Fahrer, die 18 Jahre und jünger sind, in die nächstältere Gruppe eingestuft. Fahrer über 18 werden in die nächstjüngere Gruppe eingestuft. Wenn mehrere aufeinanderfolgende Altersklassen zusammengelegt werden, könnte es bei Fahrern, die gegeneinander antreten müssen, zu gewaltigen Altersunterschieden kommen. Dieses Problem sollte in die Überlegungen einbezogen werden.

Beispiel für eine Strategie zur Zusammenlegung von Altersgruppen: Bei Altersklassen mit weniger als fünf Fahrern wird der Ausrichter diese Fahrer mit der nächsten Altersklasse zusammenlegen.

1.2.2 Preise

Die Art, Anzahl und Qualität der Preise obliegt dem Ausrichter der Veranstaltung. Da die Preise aus dem Budget der Veranstaltung bezahlt werden müssen, ist es Sache des Ausrichters, die Menge und Art der Preise festzulegen. Generell gibt es Pokale für "Top"-Wettbewerbe, Medaillen für "sub-Top"-Wettbewerbe und Bänder oder Urkunden für kleinere Wettbewerbe und Platzierungen. Die IUF hat üblicherweise die Plätze 1 bis 3 fast aller Wettbewerbe geehrt, aber auch dies bleibt dem Ausrichter überlassen.

1.2.3 Sponsoren

Der Ausrichter der Veranstaltung hat die Möglichkeit nach privaten Sponsoren für einzelne Wettbewerbe, die komplette

Veranstaltung und/oder Preise zu suchen und diese auch zu akzeptieren, z.B. der Unicycle.com Freestyle Award, der Miyata Hockey Cup usw. Dies bietet Möglichkeiten zur externen Finanzierung, zur Reduktion der Kosten des Organisators und möglicherweise auch für aufwändigere Preise. Als Sponsoren können nur Firmen und Institutionen akzeptiert werden, die die IUF nicht in Misskredit bringen und generell mit den Zielen des Sportes übereinstimmen.

1.3 Bekanntmachung, Offenlegung und Kommunikation

Veranstaltungstermine und andere Informationen müssen so früh wie möglich veröffentlicht werden. Der beste Weg für die Publikation von Veranstaltungsinformationen ist eine Veranstaltungs-Webseite, die regelmäßig aktualisiert wird, um stets die neuesten Informationen anzubieten. Für eine Unicon und andere große Veranstaltungen sollten die Registrierungsformulare spätestens acht Monate vor dem Termin der Veranstaltung bereitgestellt werden. Eine Liste aller geplanten Wettkämpfe einschließlich aller Regeln und Details soll im Hinblick auf die Trainingsoptimierung zur selben Zeit veröffentlicht werden, wobei alle noch nicht verfügbaren Daten unmittelbar nach ihrem Bekanntwerden hinzugefügt werden. Soweit möglich, soll der Ausrichter Karten, Wegbeschreibungen und andere Informationen anbieten, um die Veranstaltung für die Teilnehmer so angenehm wie möglich machen.

1.3.1 Spezielle Regeln

Vor internationalen Wettkämpfen müssen Regeln zu allen angesetzten Disziplinen aufgestellt werden, die im IUF-Regelwerk nicht behandelt sind bzw. zu denen zusätzliche Regelungen benötigt werden. Diese Regeln sollten möglichst gleichzeitig mit den Anmeldungen bekannt gegeben werden, spätestens jedoch einen Monat vor der Veranstaltung. Die Regeln können in das Anmeldeformular aufgenommen und/oder auf der Veranstaltungs-Website veröffentlicht werden. Diese Regelung hat zwei Gründe: Sie ermöglicht den Teilnehmern eine bessere Trainingsvorbereitung und gibt allen Beteiligten (Ausrichtern wie Teilnehmern) ausreichend Zeit, sich mit den geplanten Regeln vertraut zu machen. Aufgrund einer Verlegung der Wettkampfstätten oder Änderungen in der verfügbaren Ausrüstung müssen Regelungen möglicherweise geändert werden. In diesem Fall sind die entsprechenden Änderungen unverzüglich auf der Veranstaltungs-Website bekannt zu geben. **Beispiele:** Regelungen zu Abstiegen und Zeitmessungsdetails bei MUni Rennen, Hindernisinformationen für Street Comp, geplante Altersklassenregelungen oder Kombinationspreise.

1.3.2 Streckendetails

Details über alle Rennen außer Bahnrennen sowie über alle weiteren Wettbewerbe mit speziellen Rahmenbedingungen müssen öffentlich publiziert werden, sobald sie bekannt sind. Die erforderlichen Angaben richten sich nach der jeweiligen Disziplin, umfassen aber zum Beispiel Streckenlänge und -breite, Höhe und Höhenunterschied, Steigung, Schwierigkeitsgrad des Geländes, Anzahl der Kurven, Oberflächenbeschaffenheit usw. Wenn möglich, sollte Kartenmaterial bereitgestellt werden. Da einige Strecken erst Wochen oder Tage vor Beginn der Veranstaltung festgelegt werden können, müssen sie unverzüglich nach ihrer endgültigen Festlegung auf der Veranstaltungs-Website und/oder allen sonstigen relevanten Aushängen, Publikationen usw. bekannt gegeben werden. Die einheimischen Fahrer dürfen bei der Wettkampfvorbereitung über keinerlei Streckeninformationen verfügen, die den übrigen Teilnehmern nicht ebenfalls mitgeteilt wurden. Derartige Details zu einzelnen Rennen wirken sich nicht nur auf das Training aus, sondern beeinflussen auch die Wahl der Einräder, der Kurbellänge, des Reifentyps usw. Solche Entscheidungen sind für die Teilnehmer von maßgeblicher Bedeutung, so dass die bereitgestellten Informationen unbedingt vollständig und genau sein müssen.

1.3.3 Kommunikation

Besonders bei internationalen Veranstaltungen macht eine gute Kommunikation den Unterschied zwischen einem unvergesslichen Ereignis und Frustration vieler aus. Ausrichter müssen gute Kommunikationswege zu den Teilnehmern aufbauen, sowohl vor der Veranstaltung, als auch dann, wenn die Teilnehmer vor Ort sind. Mannschaftsbriefkästen, Kontaktpersonen, zentrale Telefonnummern oder andere organisatorische Maßnahmen müssen getroffen werden, um die Teilnehmer über Änderungen im Zeitplan oder bei den Örtlichkeiten zu informieren, Detailänderungen in letzter Minute bekannt zu geben, etc.

1.3.4 Haftungsausschluss, Absagen

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, bei Bedarf Änderungen durchzuführen, um den Erfolg der Veranstaltung oder eines Wettkampfs sicherzustellen. Manchmal müssen diese Änderungen in der letzten Minute durchgeführt werden, weil man zum Beispiel wegen Regen Wettbewerbe von draußen in die Halle verlegen muss. Manche Aktivitäten müssen während der Veranstaltung abgesagt werden aufgrund von Ereignissen, die außerhalb des Einflusses des Ausrichters liegen, wie Unwetter oder Stromausfall. Im Fall von Änderungen oder Absagen müssen diese schnellstmöglich verbreitet und publiziert werden.

1.4 Veröffentlichung der Regeln

Für Wettbewerbe, Veranstaltungen oder Spiele, die nicht im IUF Regelwerk zu finden sind, müssen schriftliche Regeln zur Verfügung gestellt werden. Diese Regeln sollten, falls nicht schon vorhanden, mit der Ankündigung der Veranstaltung publiziert werden. Das bedeutet grundsätzlich vor oder mit der Veröffentlichung des Anmeldeformulars. Dies ermöglicht den Teilnehmern ein gutes Training und Chancengleichheit mit den lokalen Fahrern. Die angewandten Regeln müssen jedem bekannt sein.

1.5 Namen und Begriffe

Die korrekten Namen und die richtigen Begriffe für unseren Sport und die Wettbewerbe muss für alle Ankündigungen, Werbungen, Veröffentlichungen, Publikationen, internen und externen Dokumente verwendet werden. Insbesondere gilt dies für alle offiziellen Dokumente, etwa solche, die durch die verwendete Software benutzt und/oder ausgedruckt werden. Die verwendeten Begriffe und Veranstaltungsnamen zum Bewerben unserer Veranstaltungen müssen akkurat gehalten werden, um

ein besseres Verständnis für die angebotenen Wettbewerbe und ihre Namen zu erreichen. Die genauen Bezeichnungen für die artistischen Wettbewerbe sind Einzelkür, Paarkür, Gruppenkür, Flatland, Street Comp. und Standard Skill. Variationen dieser Namen dürfen nicht verwendet werden.

"Unicon" ist ein generisches Wort das "Unicycling Convention" (Einrad Veranstaltung) bedeutet und gleichzeitig speziell unsere Weltmeisterschaften bezeichnet. Dennoch sollte es nicht als primärer Name in der Öffentlichkeit verwendet werden da es nicht sehr aussagekräftig ist. Eine Veranstaltung kann durchaus einen langen, komplexen Namen haben, der alles aussagt. Unicon III hieß zum Beispiel: "The 10th Annual All Japan Unicycle Meet, and Refreshing Third International Unicycling Championships, Tokyo Convention." "Refreshing" bezieht sich auf einen Sponsor.

1.6 Rechte an den Daten der Veranstaltung

Jede Unicon oder andere große Einradveranstaltung ist ein Stück Geschichte. Man kann von den Ergebnissen, weiteren Veranstaltungsdaten und den gemachten Erfahrungen sehr viel lernen. Am Ende einer Unicon oder anderen internationalen Veranstaltungen oder spätestens innerhalb eines Monats danach muss der Ausrichter der IUF oder einem ernannten Repräsentanten eine Liste mit allen Wettbewerben und Ergebnissen zur Verfügung stellen. Diese Liste enthält alle Daten, die zur Ermittlung von Platzierungen und Siegern aller Wettkämpfe der Veranstaltung geführt haben. Diese Daten gelten als öffentlich und sind nicht im Besitz des Ausrichters. Kopien der Meldedaten, Unterlagen des Kampfgerichts, Proteste und entsprechende Unterlagen sind **nicht** öffentlich, befinden sich aber im gemeinsamen Besitz des Ausrichters und der IUF und müssen auf Anfrage einsehbar gemacht werden. Wenn der Ausrichter Dokumente oder Daten vernichten möchte, müssen diese der IUF oder einem ernannten Repräsentanten übergeben werden und dürfen nicht einfach weggeworfen werden. Auf Anfrage müssen der Ausrichter und die Verantwortlichen auch weitere, eventuell nicht in schriftlicher Form vorliegende Informationen über getroffene Entscheidungen, verwendete Methoden und andere Details des Planungsprozesses und der Durchführung der Veranstaltung herausgeben. Diese Informationen können von unschätzbarem Wert für zukünftige Ausrichter sein und dürfen nicht versteckt werden oder verloren gehen.

1.7 Veröffentlichung der Ergebnisse

Ergebnisse von nationalen oder internationalen Meisterschaften müssen zusammen mit Details wie Zeit, Distanz, Gesamtwertung und Wertung pro Kampfrichter veröffentlicht werden. Für jeden Wettkampf sollen die Namen und die repräsentierte Nationalität des Wettkämpfers, sowie die Namen und Nationalitäten aller Verantwortlichen veröffentlicht werden. Bei den artistischen Wettbewerben können die Namen der einzelnen Jury-Mitglieder auch durch J1, J2, J3 etc. ersetzt werden, falls dies von einem Kampfrichter gewünscht wird.

1.8 Registrierungsformulare

Aufgrund der verschiedenen Möglichkeiten der Teilnehmer an verschiedenen Wettkämpfen in unterschiedlichen Altersklassen teilzunehmen, ist es erforderlich das Meldeformular klar strukturiert zu gestalten, damit jeder Teilnehmer seine Möglichkeiten klar erkennen kann. Ein Fahrer kann sich zum Beispiel für die Paarkür zusammen mit einem älteren Fahrer als Expert anmelden, möchte aber in der Einzelkür in seiner Altersklasse teilnehmen. Vor der Veröffentlichung sollte eine Unicon-Anmeldung von einem Mitglied des IUF Regelkomitees oder einem Vorstandsmitglied der IUF geprüft und genehmigt worden sein. Kein Fahrer darf an einer Veranstaltung teilnehmen, bevor seine Anmeldung nicht vollständig abgeschlossen ist. Kein minderjähriger Teilnehmer darf teilnehmen, ohne dass ein Elternteil oder ein Erziehungsberechtigter die Anmeldung unterschrieben hat.

1.9 Programmheft

Bei Unicons sollte jeder registrierte Teilnehmer ein vorab gedrucktes Infopaket mit einem kompletten Zeitplan sämtlicher Wettbewerbe, Karten und Wegbeschreibungen zu allen Wettkampfstätten sowie so vielen Regeln und Hintergrundinformationen wie möglich erhalten. Diese Informationen sind den Teilnehmern bei ihrer Ankunft vor Ort zu überreichen. Der Organisator der Unicon kann zudem auch nach eigenem Ermessen Teile dieser Informationen in Form eines offiziellen Programmhefts herausgeben (soweit zweckmäßig). Ein solches offizielles Programmheft ist für die Zuschauer sehr aufschlussreich und bietet ihnen die Möglichkeit, sich intensiver mit unserem Sport zu beschäftigen. Lokale Geschäfte und Sponsoren können kostenpflichtig in diesem Programm annoncieren und somit zur Finanzierung der Veranstaltung beitragen. Für andere Einradveranstaltungen empfiehlt es sich, allen Teilnehmern vorgedruckte Informationen zur Verfügung zu stellen.

WETTKAMPFSTÄTTEN FÜR RENNEN

1.10 Rennstrecke

Für die Durchführung der Bahnrennen wird eine Rennstrecke benötigt. Sie muss metrisch markiert sein und sollte bereits vor dem Wettbewerb mit den zusätzlichen Start- und Ziellinien für die speziellen Einradrennen versehen werden (zum Beispiel 50-, 30-, 10- und 5-Meter-Linien). Es muss eine Person vorhanden sein, die mit allen örtlichen Bahnmarkierungen vertraut ist. Neben der Strecke muss zusätzlich eine ebene Fläche von ausreichender Größe zur Austragung des offiziellen IUF-Slalomparcours und eventuell des Langsamfahrens (falls das ausgetragen wird) vorhanden sein. Eine Lautsprecheranlage muss zur Verfügung stehen, um Rennen anzukündigen und um die Sieger bekanntzugeben. Ein Megaphon ist zu diesem Zweck in der Regel nicht ausreichend.

1.11 Wetter

Liegen die Wettkampfstätten im Freien, müssen auch widrige Witterungsverhältnisse bedacht werden. Dieses Problem kann durch eine überdachte Bahn beseitigt werden. Für den Fall von schlechtem Wetter müssen die Anlagen für beide Tage verfügbar sein.

WETTKAMPFSTÄTTEN FÜR HALLENVERANSTALTUNGEN

1.12 Öffentliche IUF Versammlung

Der Ausrichter wird im Zeitplan der Veranstaltung eine öffentliche Versammlung der IUF vorsehen. Bei dieser Versammlung wird die IUF Vorstandsmitglieder und andere Freiwillige wählen und darüber hinaus ihren Aufgaben nachkommen und versuchen alle Meinungen und Unterstützung von interessierten Teilnehmern zu berücksichtigen.

Diese Versammlung sollte so nah wie möglich an das Ende der Veranstaltung gelegt werden, jedoch nicht auf den letzten Tag, da einige Teilnehmer möglicherweise früher abreisen müssen. Auf jeden Fall soll die Versammlung in der zweiten Hälfte der Veranstaltung stattfinden.

Es sollen mindestens zwei Stunden Zeit eingeplant werden, während denen keinerlei Veranstaltungen außer der geöffneten Halle zum Training oder möglichen anderen informellen Aktivitäten stattfinden.

Es muss ein Raum zur Verfügung gestellt werden, der wettergeschützt ist, angemessen beleuchtet ist und ausreichend Platz für eine angemessene Zahl an Personen bietet. Ein Vorlesungssaal oder ein Theater sind optimale Standorte. Eine Tonanlage und/oder ein Beamer wären sehr hilfreich.

Weitere IUF Versammlungen können während der Veranstaltung stattfinden, sowohl private und öffentliche. Diese strikten Anforderungen gelten aber nur für die große, öffentliche Versammlung.

1.13 Fahrfläche für die artistischen Disziplinen

Üblicherweise werden die artistischen Wettbewerbe in einer Sporthalle ausgetragen. Sie können auch in einem Saal stattfinden, wenn die Bühne groß genug ist. In diesem Fall muss zusätzlich eine Sporthalle für das Training und möglicherweise für die Mannschaftswettbewerbe verfügbar sein. Die Sporthalle, die für den Wettbewerb benutzt werden soll, soll genügend Platz für zwei Fahrflächen für Einzel- oder Paarkür nebeneinander bieten. Außerdem muss genug Platz für Kampfrichter und Zuschauer vorhanden sein. Für die Zuschauer müssen Sitzplätze zur Verfügung stehen und für die Sportler eine Trainingsfläche. Im günstigsten Fall befindet sich diese Trainingsfläche in einer separaten Halle. Sie darf jedoch nicht im Freien liegen. Würde es regnen, hätten die Sportler keine Gelegenheit zum Aufwärmen und zum Austausch von Übungen. Falls nötig, kann die Trainingsfläche auch hinter einem Vorhang oder hinter der Tribüne in der Wettkampfhalle eingeplant werden. Wegen der unvermeidbaren Ablenkung durch die Trainierenden ist jedoch keine dieser beiden Lösungen wünschenswert.

Der Hallenboden muss mit den Begrenzungslinien aller Fahrflächen für Einzel- und Paarwettkämpfe markiert sein. Schwarze Reifen, Metallpedale, Hockeyschläger mit hölzerner Kelle, etc. dürfen in manchen Hallen möglicherweise nicht benutzt werden. Der Veranstalter muss sicherstellen, dass die Teilnehmer hierüber bereits vorab informiert sind. Alle Wettkampf- und Trainingsflächen müssen gut ausgeleuchtet und vor Witterungseinflüssen geschützt sein.

Eine hochwertige Lautsprecheranlage muss unbedingt vorhanden sein, sowohl für Ansagen als auch für die Begleitmusik. Zwei CD Player müssen bereitgestellt werden (einer als Ersatzgerät bzw. für Tests). Diese müssen in der Lage sein auch gebrannte CDs lesen zu können (CD-R). Wenn weitere Medienformate vom Veranstalter freigegeben sind, müssen auch dafür Abspielgeräte und Ersatzgeräte vorhanden sein.

1.14 Offener Trainingsbereich

Ein wettergeschützter Bereich mit einer ebenen und sicheren Oberfläche zum Einradfahren sollte ganztägig oder zeitweise und für die meisten Tage der Veranstaltung, wenn nicht gar über den gesamten Veranstaltungszeitraum, verfügbar sein. Dieser Bereich kann für die nicht wettkampforientierten Veranstaltungen wie etwa Workshops verwendet werden, aber auch um Übungen auszutauschen und zum freien Training.

1.15 Material & Ausrüstung

Der Veranstalter muss Materialien und Ausrüstung für einen reibungslosen Ablauf der Wettbewerbe bereitstellen. Dies umfasst insbesondere Stoppuhren, Startpfosten, und Kegel für den Slalomparcours, sowie Papier und Schreibgeräte, Tische für die Kampfrichter, Basketbälle, Hockeyschläger, etc.

1.16 Ausbildung der Verantwortlichen

Gemäß den Regeln kann kein Wettbewerb beginnen, bevor alle notwendigen Verantwortlichen zuvor ausgebildet worden sind und ihre Aufgaben verstanden haben. Für die Rennen ist der Schiedsrichter dafür verantwortlich, dass dies geschieht. Im Bereich der Artistik ist der Chefkampfrichter hierfür zuständig. Der Veranstalter muss dafür sorgen, dass genügend Kopien des Regelwerks vor Ort für die Helfer zur Einsicht vorhanden sein. Eine Prüfung kann aus einem einfachen, mündlichen Test bestehen oder was auch immer dem Schiedsrichter oder dem Chefkampfrichter als geeignet erscheint. Für bestimmte artistische Wettkämpfe ist ein Mindestmaß an Erfahrung als Kampfrichter erforderlich. Siehe Abschnitt 3.23.

VERPFLICHTUNGEN DER TEILNEHMER

1.17 Vertretene Nationen

Bei Wettkämpfen, bei denen die Zahl der Teilnehmer pro Land beschränkt ist, kommt mitunter die Frage auf, für welches Land ein Fahrer, ein Paar oder eine Gruppe antritt. Fahrer müssen das Land vertreten, dessen Staatsbürgerschaft sie haben oder in dem sie ihren legalen Wohnsitz haben. Wenn ein Fahrer zum Beispiel eine Schule in einem anderen Land besucht und dies legal ist, darf er für das Land in dem er zur Schule geht **oder** für sein Heimatland antreten.

Bei Bedarf kann die Staatsbürgerschaft oder der Wohnsitz mittels Pass, Führerschein oder Personalausweis des Landes für das man antreten möchte, nachgewiesen werden. Fahrer, die verlängerte Ferien, einen Schüleraustausch oder einen anderen zeitlich beschränkten Aufenthalt in einem anderen Land machen, sind nicht berechtigt für dieses Land anzutreten außer in Paar-, Gruppen- und Mannschaftswettbewerben (siehe unten).

Bei der Paarkür oder anderen Wettkämpfen für zwei Personen kann das Paar für eines der Länder antreten, die einer der beiden Fahrer vertreten kann.

Bei der Gruppenkür, Mannschaftswettkämpfen und sonstigen Veranstaltungen mit vielen Fahrern muss die Gruppe für das Land antreten das vom überwiegenden Teil der Gruppe vertreten werden kann. Sollte es Gleichstand zwischen mehreren Ländern geben, kann die Gruppe wahlweise für eines der gleich oft vertretenen Länder antreten.

1.18 Rennen

Die Fahrer müssen Einräder entsprechend den Bestimmungen für Renneinräder benutzen. Sie müssen Knieschutz, Handschuhe und Schuhe entsprechend den unten folgenden Definitionen und bei bestimmten Rennen zusätzlich einen Helm tragen.

1.19 Artistik

Jegliche Begleitmusik muss auf CD oder weiteren vom Veranstalter freigegebenen Medien vorliegen. Siehe Abschnitt 3.20.

1.20 Persönliche Verpflichtungen

Alle Minderjährigen müssen von einem Elternteil, einer Aufsichtsperson oder einer beauftragten Person beaufsichtigt werden. Alle Teilnehmer sollten bedenken, dass sie Gäste des Veranstalters sind und zugleich Repräsentanten unseres Sports gegenüber allen neuen Sportlern, Besuchern von weit her, sowie gegenüber den Einwohnern der gastgebenden Stadt. Man beachte, dass der Veranstalter die Anlagen für die Wettbewerbe angemietet hat und dass von jedem erwartet wird, dass er sie pfleglich behandelt. Jeder Sportler ist verantwortlich für sein eigenes Tun, das seiner Familie sowie seiner nicht teilnehmenden Mannschaftskameraden. Teilnehmer können ihre Platzierung bei Rennen verlieren, sie riskieren die Disqualifikation von einzelnen Veranstaltungen oder den Ausschluss von der gesamten Veranstaltung, wenn sie eventuelle Störungen seitens dieser Personen nicht so gering wie möglich zu halten versuchen.

1.21 Regelkenntnis

Mangelnde Regelkenntnis wirkt sich zum Nachteil der Sportler aus und geht nicht zu Lasten der Verantwortlichen oder der IUF. Die IUF ist auch nicht verantwortlich für Irrtümer, die sich aus der Übersetzung von Regeln oder sonstigen Informationen in eine andere Sprache ergeben.

1.22 Euer Privileg

Die Teilnahme am Wettkampf ist kein Recht, sondern ein Privileg. Jeder Teilnehmer ist ein Gast bei einer Veranstaltung des Ausrichters. Findet der Wettbewerb in einem fremden Land statt, wird man sich mit anderen Sitten konfrontiert sehen, die aber dort als normal gelten. Der Veranstalter und die Verantwortlichen legen fest, ob bestimmte Disziplinen, Altersklassen oder Verfahrensweisen zur Anwendung kommen. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, sich an alle Regeln und Entscheidungen der Verantwortlichen und des Veranstalters zu halten.

1.23 Definitionen

ALTERSKLASSE: In welcher Altersklasse ein Fahrer antritt, ergibt sich aus dem Alter des Fahrers am ersten Tag der Veranstaltung.

EXPERT: Eine Wettkampfkategorie für Fahrer jeden Alters. Es gibt nach Geschlechtern getrennte Wettbewerbe in Einzel- und Paarkür.

FIGUR: 1. Eine Fertigkeit oder ein Trick mit dem Einrad, wie z.B. WheelWalk oder Rückwärtsfahren, was im Rahmen der Standard Skill Wettbewerbe genutzt wird. 2. Ein Fahrmuster, wie etwa ein Kreis oder eine Acht.

FINALIST, FINALE: Bei Rennwettbewerben fahren die schnellsten Fahrer aller Altersklassen ein weiteres Rennen, das Finale, gegeneinander, um den Weltmeister in dieser Disziplin zu ermitteln. Fahrer, die sich für dieses Finale qualifiziert haben nennt man Finalisten. **Der Begriff Finalist darf nicht mit Expert verwechselt werden, da Experts eine Kategorie ist, die von jedem einzelnen frei gewählt werden kann, Finalist nicht.**

SCHUHWERK FÜR RENNEN: Es sind geschlossene Schuhe vorgeschrieben. Das bedeutet, dass der Schuh die gesamte Oberseite des Fußes bedecken muss. Sandalen oder Schlappen sind nicht zulässig. Schnürsenkel dürfen nicht herunterhängen,

so dass sie sich nicht in den Kurbeln verfangen können.

HANDSCHUHE: (für Rennen) Beliebige Handschuhe aus dickem Material, die die Handflächen bedecken (Leder ist zulässig, dünnes Nylon nicht). Handschuhe dürfen fingerlos sein, wie etwas Fahrradhandschuhe, solange die Handfläche komplett bedeckt ist. Handgelenksschützer, wie sie z.B. beim Inline Skating benutzt werden, sind eine zulässige Alternative zu Handschuhen.

HELME: Helme sind vorgeschrieben für Rennen auf unlimitierten Einrädern und anderen Einrädern, deren Reifen einen Außendurchmesser von 29" überschreitet. Helme sind außerdem vorgeschrieben für Rückwärtsrennen, jegliche Downhill-Rennen, sämtliche MUni-, Trial- und Street-Wettkämpfe, Hochsprung, Weitsprung und eventuelle andere, neuartige Rennen. Sie werden zudem auch für alle hier nicht explizit aufgeführten Rennen empfohlen. Helme müssen mindestens den Sicherheitsstandards von Fahrradhelmen entsprechen und sollten die einschlägigen Normen für Fahrradhelme (oder Einradhelme) wie ASTM, SNELL, CPSC, bzw. die gängige Norm im Land der Veranstaltung erfüllen. Helme für andere Sportarten außer Fahrradfahren und Inlineskating sind nicht erlaubt. Der Schiedsrichter kann Ausnahmen zulassen.

IUF: International Unicycling Federation (Internationaler Einradverband). Die IUF fördert und leitet internationale Wettkämpfe wie Unicon, erstellt das Reglement für internationale Wettkämpfe und verbreitet und publiziert Informationen zum Einradfahren im Allgemeinen.

JUNIOR EXPERT: Eine Kategorie für die Einzel- und Paarkür für Fahrer unter 14 Jahre. Sehr talentierte Fahrer unter 14 Jahre können stattdessen auch in der Kategorie Expert starten, wo sie dann mit den besten Fahrern konkurrieren.

KNIESCHONER: (für Rennen) Alle kommerziell hergestellten, dicken Knieschoner sind erlaubt, wie etwa Knieschoner, wie sie für Basketball oder Volleyball verwendet werden, oder beliebige Knieschoner mit Kappen aus Hartplastik. Die Knieschoner müssen das gesamte Knie bedecken und muss während des gesamten Rennens getragen werden. Hosen mit langen Beinen, Bandagen, Pflaster und Verbände sind nicht zugelassen.

MUNI: Mountain Unicycling oder auch Mountain Unicycle. Eine veraltete Bezeichnung für MUni ist UMX.

REQUISITEN: Alles was ein Fahrer im Rahmen eines Kürwettbewerbs benutzt, außer dem Einrad/den Einrädern, auf denen er fährt. Dazu zählen auch Einräder, die für etwas anderes benutzt werden, als darauf zu fahren, z.B. um auf dem am Boden liegenden Einrad einen Handstand zu machen. Ein Hut, der vom Boden aufgehoben wird, ist ein Requisit. Ein Pogo Stick oder ein Dreirad (solange es nicht auf nur einem Rad gefahren wird) ist ein Requisit.

STANDRADEINRAD: Ein Standardeinrad hat nur ein Rad. Es wird durch Kurbeln angetrieben, die direkt an der Achse bzw. der Nabe befestigt sind. Es hat keine Gangschaltung und kein zusätzliches Getriebe. Das Rad wird durch die Drehung der Pedale und Kurbeln angetrieben. Es wird nur durch den Fahrer ausbalanciert und angetrieben, ohne zusätzliche technische Hilfsmittel. Bremsen und Handgriffe/Lenker sind erlaubt. Bei bestimmten Wettkämpfen wie Bahnrennen gibt es zusätzliche Anforderungen zur Radgröße und/oder Kurbellänge der Standardeinräder. Für andere Veranstaltungen können gesonderte Einschränkungen gelten. Soweit nicht ausdrücklich vorgegeben, gelten keine Größeneinschränkungen.

UNLIMITIERTES EINRAD: Mehrere Räder sind zulässig, von denen jedoch jeweils nur eines (und sonst nichts) den Boden berühren darf. Das Rad wird nur vom Fahrer angetrieben. Gangschaltung und/oder Getriebe sind zulässig.

ULTIMATE WHEEL: Ein spezielles Einrad, das nur aus einem Rad mit Pedalen besteht. Es hat keine Gabel und keinen Sattel.

UMX: Unicycle Motocross. Dieser Begriff wurde im Wesentlichen durch MUni abgelöst.

EINRADTRICK: Auch bekannt als "Figur". Beliebige Fähigkeit (bezüglich Balance), die auf einem Fahrzeug ausgeführt wird, das nur einen einzigen Berührungspunkt zur befahrenen Oberfläche hat. Dieser Berührungspunkt gehört zu einem Rad, dessen Bewegung durch den Fahrer kontrolliert wird, wodurch der die Balance bewahrt. Auch alle Aufstiege sind Einradtricks. Siehe auch Abschnitt 4.1.1.

UNBEABSICHTIGTER ABSTIEG: Im Allgemeinen gilt es als unbeabsichtigter Abstieg, wenn ein beliebiges Körperteil des Fahrers unbeabsichtigt den Boden berührt. Eine Fingerspitze auf dem Boden während eines Spins ist nicht unbeabsichtigt. Wenn Pedal und Fuß den Boden in einer scharfen Kurve berühren ist das kein Abstieg, solange der Fuß auf dem Pedal bleibt, während das Pedal den Boden berührt. Abstiege während der meisten Rennen führen zur Disqualifikation.

UNICON: Unicycle Convention (Einradtreffen) Dieser Begriff bezieht sich im Allgemeinen auf die IUF Einradweltmeisterschaften.

WHEEL WALKING: Antreiben des Einrads, indem man die Oberseite des Reifens mit den Füßen anschiebt. Die Füße berühren ausschließlich das Rad, nicht die Pedale oder Kurbeln. Ein Fuß, der nicht anschiebt, kann auf der Gabel abgestellt sein.

2 REGELN FÜR EINRADRENNEN

2.1 Kategorien

2.1.1 Männlich/Weiblich

Die Rennwettbewerbe werden nach männlich und weiblich getrennt durchgeführt. Ohne die Zustimmung des Schiedsrichters (Referee) sollen bei keinem Lauf Sportler beider Geschlechter gemeinsam starten.

2.1.2 Altersklassen

Die IUF ordnet an, dass mindestens folgende Altersklassen ausgeschrieben werden müssen: 0-10 (20"), 0-13, 14-18, 19-29, 30 und älter. Für Großveranstaltungen mit vielen jungen Fahrern werden die Altersklassen 0-10 (20"), 0-12, 13-14, 15-18, 19-29 sowie 30 und älter empfohlen. Für jede Altersklasse muss eine männliche und eine weibliche Gruppe ausgeschrieben werden. In den obligatorischen Renndisziplinen (2.16) treten die Sportler in ihrer jeweiligen Altersklasse an, unabhängig davon, wie viele Teilnehmer in den einzelnen Gruppen an den Start gehen. Die schnellsten Fahrer können sich für Finalläufe qualifizieren, um gegen die anderen schnellsten Fahrer anzutreten. Ohne die Zustimmung des Schiedsrichters (Referee) sollen bei keinem Lauf Sportler verschiedener Altersklassen zusammen starten.

Mit Ausnahme der in Abschnitt 2.16 aufgeführten Mindestdisziplinen sind die Altersklassen für alle Rennen nach dem folgenden System zu berechnen: Bei Veranstaltungen mit weniger als 50 Teilnehmern sind drei Fahrer pro Altersklasse ausreichend. Bei Veranstaltungen mit mehr als 50 Teilnehmern werden mindestens fünf Fahrer pro Altersklasse benötigt. Beispiel: Treten bei einer Großveranstaltung vier Jungen und fünf Mädchen im selben Alter an, werden die Jungen in die nächsthöhere Altersklasse eingestuft, während die Mädchen in ihrer eigenen Altersklasse an den Start gehen.

2.1.3 Zusätzliche Altersklassen

Es steht dem Veranstalter frei, weitere Altersklassen auszuschreiben, und häufig geschieht dies auch. Zum Beispiel kann eine Masters-Klasse (Masters Class) für alle Sportler im Alter von 40 und älter angeboten werden oder eine Seniorenklasse (Seniors Class) für Fahrer, die älter als 50 oder 55 sind. Ein sehr dichtes Spektrum von Altersklassen könnte wie folgt aussehen: 0-6 (16"), 0-8 (20"), 9-10 (20"), 0-12, 13-14, 15-16, 17-18, 19-29, 30-39, 40-49, 50-59, 60 und älter.

2.1.4 Radgrößen

Die zulässigen Radgrößen für Bahnrennen sind 20", 24" und 29". Zusätzliche Gruppen für 16"- oder andere Räder können hinzugefügt werden. Für Sportler aus Altersklassen, für die Größen unter 24" vorgesehen sind, sollte auch die Möglichkeit angeboten werden, gemeinsam mit älteren Fahrern auf 24"-Rädern anzutreten; daher die Altersklasse 0-13 (24"). Alle Sportler in Altersklassen zwischen 0 und 10 Jahren fahren 10m Wheel Walk und 10m Ultimate Wheel (statt 30m), falls angeboten. Für jüngere Teilnehmer mit kleineren Rädern können auch kürzere Distanzen für bestimmte andere Rennen ausgeschrieben werden. Dies kommt z. B. für MÜni oder Straßenrennen in Frage.

2.1.4.1 700c Rennen

Hierbei handelt es sich um eine speziell für größere Räder eingeführte Rennkategorie. Die Fahrer können zusätzlich zu ihren regulären Rennwettkämpfen an diesen Rennen teilnehmen. Zunächst werden 100m und 1500m Rennen angeboten. Der Veranstalter kann zusätzliche 700c Rennen hinzufügen.

Der Reifendurchmesser muss größer als 618mm (24") sein und darf maximal 750mm betragen.

keine Beschränkung der Kurbellänge

Abgesehen davon müssen 700c Einräder alle anderen Bedingungen für Renneinräder erfüllen.

Die Altersklassen für 700c Wettkämpfe werden in Abhängigkeit von Anzahl und Alter der Teilnehmer vom Veranstalter festgelegt

2.1.5 Auswahl der Altersklasse/n

Alle Fahrer starten in ihren Altersklassen. Bei Rennen mit zahlreichen Teilnehmern können nach Abschluss aller Altersklassen „Finalläufe“ ausgetragen werden. Nachdem ein Rennen von allen Altersklassen abgeschlossen wurde, werden „Finalläufe“ ausgetragen. Die Fahrer mit den schnellsten Zeiten in den Altersklassen starten im Finalrennen der jeweiligen Disziplin. Sie können „Finalisten“ genannt werden. Die Anzahl der Finalisten hängt von der Anzahl der nutzbaren Bahnen ab. Beim Slalom, Langsam Vorwärts, Langsam Rückwärts und bestimmten anderen nicht traditionellen Rennen werden keine Finalrennen ausgetragen. **Hinweis:** Altersklassen für artistische Wettkämpfe müssen separat von denen der Renndisziplinen festgelegt werden.

2.1.6 Rennen in den Altersklassen

In Disziplinen, in denen keine Finalläufe ausgetragen werden, wird der Finalistenstatus auf der Basis der erreichten Zeiten innerhalb der Rennen in den Altersklassen vergeben. Die Fahrer mit den besten Zeiten in den oben genannten Disziplinen sind die Weltmeister dieser Disziplinen.

2.1.7 Finalläufe

Die Finalisten im 100m, 400m, 50m Einbein- und 30m Wheel Walk-Rennen ergeben sich aus den Ergebnissen der Altersklassenläufe. Die Anzahl der gleichzeitig benutzbaren Bahnen bestimmt die Zahl der Finalisten. Nachdem alle Altersklassen eine Disziplin beendet haben, werden die Finalisten nach den besten Zeiten aus allen Altersklassenläufen bestimmt, unabhängig von ihrer eigenen Altersklasse. Anschließend werden die Finalläufe durchgeführt. Meisterin und Meister der jeweiligen Disziplin sind die Sportlerin und der Sportler mit den besten Zeiten in diesem Lauf.

2.1.8 Ergebnisse der Finalläufe

Wird ein Fahrer im Finallauf eines Rennens disqualifiziert oder erzielt er dort eine schlechtere Zeit, so bleibt dessen Zeit aus dem Vorlauf für die Altersklassenwertung bestehen. Die Siegerin und der Sieger in den Finalläufen sind die Meister in diesen Disziplinen, auch wenn ein anderer Teilnehmer in den Qualifikationsläufen eine bessere Zeit erreicht hat. Rekorde können in jedem beliebigen Lauf aufgestellt werden.

2.2 Einräder für Rennen

Es dürfen nur Standard-Einräder benutzt werden. Es gibt verschiedene Beschränkungen für Renn-, Straßen- und Geländeeräder. Fahrer dürfen für verschiedene Wettbewerbe verschiedene Einräder verwenden, solange diese jeweils den Regeln des jeweiligen Wettkampfs entsprechen.

2.2.1 Radgrößen

Nachstehende Größenangaben beziehen sich auf den maximal zulässigen Reifendurchmesser. Kleinere Maße sind erlaubt. Einige fabrikmäßig hergestellte Reifen tragen Maßangaben, die größer sind als ihre tatsächlichen Maße, bewegen sich aber ihrer tatsächlichen Größe nach noch im zulässigen Bereich und umgekehrt.

Für 29"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 768mm nicht überschreiten.

Für 24"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 618mm nicht überschreiten.

Für 20"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 518mm nicht überschreiten.

Für 16"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 418mm nicht überschreiten.

Bei Reifen, bei denen Zweifel bestehen oder die keine Maßangaben des Herstellers tragen, muss der Außendurchmesser genau abgemessen werden.

2.2.2 Kurbellänge

Mit Ausnahme von 29"-Rädern beziehen sich nachstehende Größenangaben auf die minimal zulässige Kurbellänge, gemessen von der Mitte der Radachse bis zur Mitte der Pedalachse. Längere Kurbeln sind erlaubt.

Bei 29"-Rädern dürfen Kurbeln beliebiger Länge verwendet werden.

Bei 24"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer als 125mm sein.

Bei 20"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer als 100mm sein.

Bei 16"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer als 89mm sein.

2.3 Kleidung

Die Fahrer müssen Schuhe, Knieschutz und Handschuhe (siehe Definitionen in Abschnitt 1.23) tragen. Für manche Rennen sind Helme vorgeschrieben. Beim Schiedsrichter (Referee) liegt die endgültige Entscheidung, ob ein Fahrer ausreichend geschützt ist. Auch das Tragen eines Helms und von Ellenbogenschützern sollte aus Sicherheitsgründen in Betracht gezogen werden. Dem Starter (Starter) ist das Recht vorbehalten, ungenügend geschützte Fahrer aus der Startaufstellung herauszunehmen, einschließlich solcher Teilnehmer mit gefährlich losen Schuhbändern.

2.4 Start

Die Fahrer/innen starten im Sattel und halten sich an einem Startpfosten o. ä. fest. Weil für einen schnellen Start bereits vor dem Startschuss eine Körpervorlage erforderlich ist, zählt der Starter auf vier: "Eins, zwei, drei, <<STARTSCHUSS>>" ("One, two, three, BANG!"). Die Fahrer können so den Zeitpunkt des Startschusses genau voraussehen, was einen fairen Start ermöglicht. Der Zeitabstand zwischen zwei Zahlen sollte etwa $\frac{3}{4}$ sec betragen, wobei die selbe Zeitspanne zwischen „eins“ und „zwei“ liegt wie zwischen „drei“ und dem Startschuss. Es kann in der jeweiligen Landessprache gezählt werden oder in einer Sprache, auf die man sich vor den Rennen geeinigt hat.

Alternativ kann ein Startbeep-Apparat verwendet werden. In diesem Fall gibt es sechs Signale. Das Gerät piept fünf mal im Abstand von einer Sekunde und der sechste Piep erfolgt auch eine Sekunde später aber mit einer anderen höheren Frequenz damit er unterschieden werden kann. Zwischen den einzelnen Pieps liegt jeweils eine Sekunde.

Die Fahrer starten mit dem vordersten Punkt des Reifens hinter dem Rand der Startlinie, der weiter von der Ziellinie entfernt ist. Einen fliegenden Start gibt es bei keinem Rennen. Allerdings darf ein Fahrer hinter der Startlinie starten, falls alle anderen Regeln des Starts befolgt werden. Die Fahrer dürfen sich bereits vor dem Startschuss in Fahrtrichtung lehnen, allerdings darf sich das Rad dabei nicht vorwärts bewegen. Zurückrollen ist erlaubt, aber nicht nach vorne rollen. Jeder Teilnehmer darf seinen Startpfosten für sich vorteilhaft und bequem platzieren, solange er andere Fahrer nicht behindert.

2.4.1 Die Fahrer müssen sich bereithalten

Die Fahrer müssen sich bereithalten, wenn ihre Rennen ausgerufen werden. Fahrern, die nicht am Start erscheinen wenn ihr Rennen beginnt, kann die Teilnahme verweigert werden. Der Starter (Starter) entscheidet, wann ein Rennen endgültig gestartet wird. Sprachliche Barrieren sollte er dabei ebenso beachten wie die Möglichkeit, dass Fahrer gerade eine Aufgabe als Helfer der Veranstaltung verrichten könnten.

2.5 Fehlstarts

Ein Fehlstart liegt vor, wenn ein Fahrer vor dem Startschuss die Linie überfährt oder wenn ein oder mehrere Fahrer durch die Schuld eines anderen Fahrers oder aufgrund äußerer Einflüsse zum Absteigen gezwungen sind. Verursacht derselbe Fahrer zwei Fehlstarts in einem Rennen, so wird der Fahrer für dieses Rennen disqualifiziert. Der Starter (Starter) signalisiert einen Fehlstart durch einen zweiten Schuss nach dem Startschuss.

2.6 Zieleinlauf

Als Zieleinlauf ist das Überqueren der vorderen Kante (welche sich näher an der Startlinie befindet) der Ziellinie, mit dem **vordersten** Punkt des Reifens definiert. Die Zeiten der Fahrer werden anhand ihrer Räder und nicht anhand von ausgestreckten Körperteilen gemessen. Die Fahrer müssen die Linie fahrend und kontrolliert überqueren. Als kontrolliertes überqueren gilt, wenn der hintere Teil des Rades die Linie komplett überquert und der Fahrer dabei:

- (a) bei normalen Rennen beide Füße auf den Pedalen; oder
- (b) einen Fuß auf dem Pedal bei Einbein-Rennen; oder
- (c) mindestens einen Fuß auf dem Reifen bei Radlauf-Rennen hat.

Bei Rennen in denen Absteigen erlaubt ist (800m, Staffel, MUni, Straßenrennen, etc.) muss der Fahrer im Fall eines Abstiegs an der Ziellinie zurückgehen, aufsteigen und nochmals über die Ziellinie fahren. Bei Rennen, in denen Absteigen nicht erlaubt ist, wird der Fahrer disqualifiziert.

2.6.1 Beurteilen von Abstiegen an der Ziellinie

Einer oder mehrere offizielle Helfer werden in allen Rennen, bei denen Absteigen erlaubt ist, an der Ziellinie benötigt, um Abstiege zu werten. Diese Helfer müssen vom Schiedsrichter für Rennen (racing referee) ernannt werden, so dass sie ihre wichtige Aufgabe verstehen. Die Zielrichter bestimmen ob ein Fahrer nochmals aufsteigen und die Ziellinie erneut überqueren muss. Den betroffenen Fahrern muss deutlich und umgehend signalisiert werden, dass sie zu einem Punkt vor der Ziellinie zurückkehren und ohne die Ziellinie zu überlappen aufsteigen und sie überfahren müssen. Der Weg zu diesem Punkt kann um die Ziellinie oder optisches Gerät herum führen, um eine Störung bei der Zeitmessung von anderen Fahrern im Rennen zu vermeiden.

2.6.2 Zeitstrafen für Abstiege an der Ziellinie

Bei Rennen mit elektronischer Zeitmessung kann es passieren, dass für einen gestürzten Fahrer die Zeit seines erfolgreichen Zieleinlaufs nicht registriert wird. In diesem Fall wird der Fahrer statt mit seiner tatsächlichen Zeit mit der Zeit des nachfolgenden Fahrers abzüglich 0,01 Sekunden gewertet. Falls der gestürzte Fahrer der letzte auf der Strecke ist, sollte seine tatsächliche Zieleinlaufzeit nach dem Wiederaufstieg gewertet werden.

2.7 Benutzung der Bahnen

Bei den meisten Rennen muss ein Fahrer innerhalb seiner Bahn bleiben. Kommt er davon ab, muss er sofort in seine Bahn zurückkehren. In der Regel führt dies nicht zur Disqualifikation, solange keine anderen Fahrer beeinträchtigt werden. Körperkontakt zwischen den Fahrern während des Rennens ist verboten. 200m- und 400m-Rennen werden von versetzten Startpositionen aus gestartet. Beim 800 m Rennen können zwei verschiedene Verfahren angewendet werden

MASSENSTART: Eine gekrümmte Startlinie, von der aus alle Fahrer bis zur ersten Kurve den gleichen Weg zurücklegen müssen. Nach einem Massenstart gelten die Regeln für nicht bahngebundene Rennen (siehe unten).

VERSETZTE STARTPOSITIONEN: Die Fahrer starten in getrennten Bahnen an unterschiedlichen Positionen. Sie müssen für eine bestimmte Strecke in ihren Bahnen bleiben, bevor sie auf die Innenbahn wechseln dürfen. Die Regeln für bahngebundene Rennen gelten nur bis zu diesem Punkt.

2.7.1 Nicht bahngebundene Rennen

Unter diese Kategorie fallen das 800m-Rennen, MUni und andere Rennen ohne Bahnen. Körperkontakt unter den Fahrern ist verboten. Grundsätzlich müssen die Fahrer, auch beim Überholen nebeneinander, einen Abstand von einem Raddurchmesser (618mm nach Augenmaß) voneinander einhalten. Dies wird von Rad zu Rad gemessen, so dass Fahrer sich beim Überholen deutlich näher kommen können, solange ihre Räder mehr als 618mm Abstand voneinander haben.

2.8 Bahnzuweisung

Bei einigen Veranstaltungen werden den Teilnehmern die Bahnen bereits zum Zeitpunkt der Anmeldung zugeteilt. Bei anderen Veranstaltungen entscheiden darüber die Fahrer untereinander. Bei Unstimmigkeiten teilt der Starthelfer (Clerk) die Bahnen zu. Können bei einem Rennen nicht alle Fahrer einer Altersklasse auf einmal gestartet werden und muss die Altersgruppe dadurch in Läufe aufgespalten werden, muss unbedingt darauf geachtet werden, dass die schnellsten Fahrer im selben Lauf fahren. Falls eine Bahn in schlechtem Zustand ist, sollte dies bei der Zuteilung der Bahnen Beachtung finden. Eine besonders schlechte oder gefährliche Bahn sollte generell unbenutzt bleiben. Der Schiedsrichter (Referee) kann bei der Verteilung der Bahnen den Starthelfer (Clerk) überstimmen. Es ist allgemein üblich, dass die Fahrer selbst entscheiden.

2.9 Gemischte Altersklassen in einem Lauf

Eine Vermischung von Altersklassen oder Geschlechtern in einem Lauf ist nur mit Erlaubnis des Schiedsrichters (Referee) zulässig.

2.10 Überholen

Bei allen Bahnrennen muss außen überholt werden, es sei denn, der Platz innen lässt ein sicheres Überholmanöver zu. Fahrer, die innen überholen, tragen die Verantwortung für alle Verstöße die sich infolge dessen ereignen. Der überholende Fahrer muss zu jeder Zeit einen Abstand von einem Raddurchmesser (618 mm) zum langsameren Fahrer halten. Der langsamere Fahrer muss seine Fahrt auf einer berechenbaren Bahn fortsetzen und darf den Überholenden nicht behindern.

2.11 Abstiege

Absteigen bedeutet, dass ein Fuß oder ein anderer Körperteil des Fahrers den Boden berührt und der Fahrer wieder aufsteigen muss. Mit Ausnahme der Rennen über 800m, Staffel, MUni und einige andere nicht traditionelle oder abseits der Bahn abgehaltenen Wettkämpfe führt ein Abstieg während des Rennens zur Disqualifikation. Bei den Rennen, in denen Wiederaufsteigen und Weiterfahren erlaubt ist, müssen die Fahrer sofort und an der Stelle, an der das Einrad zu liegen kommt, wiederaufsteigen, ohne zu laufen. Stürzt ein Fahrer ins Ziel, muss er zurück vor die Ziellinie, wieder aufsteigen und erneut die Ziellinie überqueren. Muss ein Fahrer aufgrund des Verhaltens eines anderen Fahrers oder aufgrund von äußeren Umständen absteigen, entscheidet der Schiedsrichter (Referee), ob er in einem anderen Lauf ein zweites Mal starten darf. Muss ein Fahrer in nicht bahnengebundenen Rennen (Non-lane races) absteigen, weil ein Fahrer unmittelbar vor ihm gestürzt ist, so wird dies als Teil des Rennens angesehen. Beide Fahrer müssen wieder aufsteigen und weiterfahren. Der Schiedsrichter (Referee) kann diese Regel übergehen, wenn er Vorsatz beobachtet hat.

2.12 Fremde Hilfe für Rennteilnehmer

Bei Rennen, in denen Wiederaufsteigen gestattet ist, müssen die Fahrer ohne fremde Hilfe aufsteigen. Zuschauer oder Helfer dürfen dem Sportler auf die Beine helfen oder das Einrad herbeiholen, aber der Fahrer (und das Einrad) dürfen beim Aufsteigen keine Personen oder Gegenstände berühren, einschließlich eines Startblocks unter dem Rad.

2.13 Regelwidriges Fahren

Regelwidriges Fahren ist jede vorsätzliche Störung eines anderen Fahrers, absichtliches Hin- und Herfahren vor einem anderen Teilnehmer, um ihn aufzuhalten, ihn am Überholen hindern oder durch Ablenkung einen Sturz provozieren. Ein Betroffener kann sofort nach dem Ende des Rennens einen Protest einreichen. Der Schiedsrichter (Referee) kann solche Vergehen mit einer Verwarnung, dem Verlust der Platzierung (es wird der nächste niedrigere Platz gegeben), der Disqualifikation für dieses Rennen oder dem Ausschluss von allen Rennen ahnden.

2.14 Proteste

Das offizielle Protestformular muss für die Fahrer zu jeder Zeit verfügbar sein. Alle Proteste gegen Ergebnisse von Rennen müssen schriftlich und auf dem richtigen Formular nach dem Rennen, spätestens jedoch bis 15 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse eingereicht werden. Das Formular muss vollständig ausgefüllt sein. Die Frist kann verlängert werden für Fahrer, die während dieser Zeit an einem anderen Rennen teilnehmen. Alle Proteste müssen innerhalb von 30 Minuten, nachdem sie eingereicht wurden, bearbeitet werden. Druckfehler, Unrichtigkeiten bei den Platzierungen und Beeinträchtigungen während des Rennens durch andere Fahrer oder sonstige äußere Einflüsse sind Anlass für Proteste. Alle Schiedsrichterentscheidungen sind endgültig, gegen sie kann kein Protest erhoben werden.

2.15 Zeitliche Begrenzung bzw. Abbruch von Rennen (optional)

Bei Langstreckenrennen kann es erforderlich sein, vorab die maximale Dauer zu begrenzen, um den vorgesehenen Zeitplan einhalten zu können. Sollte Derartiges im Vorfeld festgelegt werden, müssen alle teilnehmenden Fahrer so schnell wie möglich über die zeitliche Begrenzung informiert werden. Darüber hinaus kann der Rennleiter nach eigenem Ermessen auch am Tag des Rennens oder während der Veranstaltung eine zeitliche Begrenzung vorgeben. Damit soll den Veranstaltern die Möglichkeit gegeben werden, im Programm fortzufahren, obwohl einige langsamere Fahrer das Ziel noch nicht erreicht haben. Ein solcher Abbruch des Rennens muss nicht im Voraus angekündigt werden. Alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Abbruchs noch auf der Strecke sind, werden entweder ohne Zeitangabe oder mit derselben Abbruchzeit geführt. Falls jeweils nur eine Person pro Alterskategorie teilnimmt und noch nicht über die Preisvergabe entschieden ist, kann diesem Fahrer optional auch der jeweilige Folgeplatz in der Ergebnisrangliste zugewiesen werden. Sind hingegen aus jeder teilnehmenden Alterskategorie bereits Sportler für alle zu vergebenden Preise eingelaufen (und keine Auszeichnungen mehr offen), besteht kein Grund, länger zu warten.

2.16 Obligatorische Renndisziplinen

Folgende Rennen müssen bei jeder Unicon ausgetragen werden: 100m, 400m, 800m, Einbein (One Foot), WheelWalk und Slalomparcours (Obstacle Course). Es ist dem Veranstalter überlassen, weitere Disziplinen hinzuzufügen.

2.17 Weltmeister im Einradrennen

Die besten Fahrer aus den sechs oben genannten Disziplinen tragen den Titel. In jedem dieser Rennen werden auf der Grundlage der besten Zeiten der Finalläufe bzw. beim Slalomparcours in den Altersklassen Platzierungspunkte vergeben. Der Erstplatzierte erhält 8, der Zweite 5, der Dritte 3, der Vierte 2 und der Fünfte einen Platzierungspunkt. Weltmeister ist der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl, je ein Titel für weiblich und männlich. Erreichen mehrere Fahrer die gleiche Gesamtpunktzahl, so siegt der Sportler mit den meisten ersten Plätzen. Herrscht dann noch immer Gleichstand, so siegt der Fahrer mit dem besseren Ergebnis im 100m-Rennen. In den Altersklassenläufen werden keine Platzierungspunkte vergeben.

2.18 Traditionelle Spezialrennen

Diese Rennen sollen Teil jeder Unicon sein:

2.18.1 Einbein-Rennen

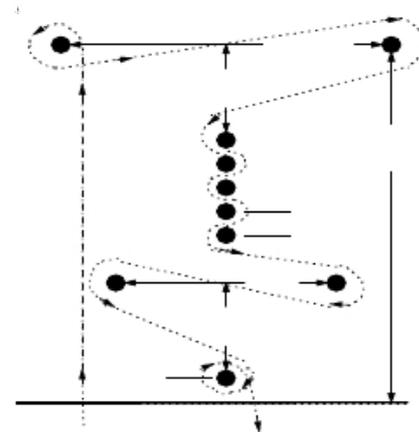
Die Fahrer treten auf den ersten fünf Metern mit beiden Beinen, dürfen aber nach dem Überqueren der 5m-Linie nur noch mit einem Fuß treten. Der ruhende Fuß darf auf der Einrad Gabel aufgesetzt oder frei gehalten werden.

2.18.2 Wheel Walk

Die Fahrer starten im Sattel mit den Füßen auf dem Reifen und treiben das Einrad allein dadurch an, dass sie mit den Füßen den Reifen vorwärts schieben. Pedale oder Kurbeln dürfen nicht berührt werden. Es gelten keine Maßvorschriften für die Kurbellänge.

2.18.3 Slalomparcours

Grundlage ist der offizielle Slalomparcours, bei dem zehn Pylonen in der richtigen Reihenfolge und Richtung umfahren werden müssen. Für die Fahrer, die mit dem Parcours nicht vertraut sind, sollte die Richtung für das Umfahren der Kegel mit Pfeilen auf dem Boden markiert sein. Die Fahrer starten nach einem vierstufigen Startsignal des Starters (Starter). Kein fliegender Start. Die Pylonen dürfen berührt, aber nicht umgestoßen werden. Der Parcours muss korrekt durchfahren werden, einschließlich der Kurvenrichtung. Die letzte Pylone muss zuerst vollständig umfahren werden, bevor die Zeit an der Ziellinie gestoppt wird. Fährt ein Sportler in falscher Richtung um eine Pylone, so kann er die Passage wiederholen, während jedoch die Zeit weiterläuft. Die Pylonen sind Kunststoffkegel, wie sie im Straßenverkehr benutzt werden. Für offizielle Wettbewerbe müssen die Pylonen 45 bis 60cm hoch sein; die Kantenlänge des Basisquadrats beträgt maximal 30cm. Beim Aufbau des Parcours muss sehr genau gearbeitet werden. Die Positionen der Pylonen sollten auf dem Boden markiert werden, damit der Kurs bei Bedarf schnell wieder korrigiert werden kann. Jeder Fahrer hat zwei Versuche.



2.19 Weitere spezielle Rennwettbewerbe

Die hier beschriebenen Wettkämpfe finden üblicherweise weniger Teilnehmer und haben dementsprechend wenige oder nur eine Altersgruppe welche dann Expert heißt, aber für alle Fahrer offen ist (es wird weiterhin zwischen weiblich und männlich unterschieden).

2.19.1 50m rückwärts Rennen

Die Fahrer treten rückwärts mit Blick entgegen der Fahrtrichtung. Der hinterste Punkt des Reifens ist für Startaufstellung ausschlaggebend. Helme sind obligatorisch. Die Zeit wird gestoppt wenn das hintere Ende des Reifens die Ziellinie überquert

2.19.2 10m Langsamfahren

Ziel dieses Rennens ist es, sich so langsam wie möglich stetig vorwärts zu bewegen, ohne anzuhalten, rückwärts zu fahren, zu springen, oder um mehr als 45° zur Seite zu schwenken. Als Bahn werden zwei verschieden große Fahrbretter benutzt: Altersklassen 0-10: 10m x 30cm; Altersklassen 11 und älter: 10m x 15cm. Für die Zeitmessung ist der Berührpunkt zwischen Reifen und Boden ausschlaggebend. Beim Start befindet sich dieser Punkt auf der Startlinie. Mit dem Startzeichen muss der Sportler unverzüglich vorwärts fahren und die Startpfosten loslassen. Der Zeitnehmer (Timer) stoppt die Zeit, sobald der Reifen die Ziellinie oder, wenn das Fahrbrett mit der Ziellinie endet, den Boden hinter dem Fahrbrett berührt. Ein Teilnehmer kann bereits für kaum sichtbares Anhalten oder für die geringste Bewegung rückwärts, für zu weites Drehen zur Seite, für das Überfahren der seitlichen Bahnbegrenzungen, bei Abstieg oder wegen fehlender Schutzkleidung disqualifiziert werden. Jeder Fahrer hat zwei Versuche. Es gelten keine Beschränkungen für Radgrößen und Kurbellängen.

2.19.3 10m Langsamfahren rückwärts

Wie das 10m Langsamfahren (10m Slow Race) mit Ausnahme der Bahnmaße: 0-10: 10m x 60cm; 11 und älter: 10m x 30cm. Es gelten keine Beschränkungen für Radgrößen und Kurbellängen.

2.19.4 10m Langsamfahren auf der Giraffe

Wie das 10m Langsamfahren, jedoch auf Hocheinrädern (Giraffen). Beim Start können sich die Fahrer statt an Startpfosten an einem Helfer festhalten. Es darf jede Radgröße und Übersetzung benutzt werden, jedoch muss die Tretlagerachse oberhalb der Radachse liegen. Die beiden Achsen müssen durch eine Kette, einen Riemen, o. ä. verbunden sein.

2.19.5 Staffel

Üblicherweise 4 x 100m. Es gelten die gleichen allgemeinen Regeln wie für Bahnrennen. Gemischte Mannschaften können starten. Wiederaufsteigen ist erlaubt, falls nötig. Das Staffelholz muss wieder aufgehoben werden, wenn es zu Boden gefallen ist. In der Regel gibt es keine Altersklassen. Wird das Staffelholz nicht in der markierten Wechselzone übergeben, wird die Mannschaft disqualifiziert.

2.19.6 700c Rennen

Rennen beliebiger Länge und Art können auch als 700c Rennen ausgetragen werden.

Maximaler Raddurchmesser: 750mm.

Wenn bei diesen Rennen 24"-Räder ausgeschlossen werden sollen, muss der Reifendurchmesser 618mm überschreiten.

Keine Beschränkung der Kurbellänge.

Abgesehen davon müssen 700c-Einräder den sonstigen Bestimmungen für Renneinräder entsprechen.

Der Veranstalter kann Altersklassen ausschreiben.

2.19.7 Ultimate Wheel

Bei einem Ultimate Wheel handelt es sich um ein Einrad ohne Gabel und Sattel. Die übliche Distanz beträgt 10m für 0-10 Jährige und 30m für Fahrer ab 11 Jahren. Die maximale Radgröße beträgt in allen Altersklassen 618mm (24“) bei einer minimalen Kurbellänge von 125mm bzw. einem minimalen Abstand von 250mm von Pedal zu Pedal für. Der Veranstalter kann andere oder keine Limitierungen erlauben, wenn dies frühzeitig bekannt gegeben wird.

2.19.8 Jonglier-Einradrennen

Die übliche Distanz beträgt 50m. Die Fahrer richten sich, wie bei Einbein-Rennen, nach der 5m-Linie und müssen jonglieren, sobald sie diese Linie überfahren. Drei oder mehr nicht zurückspringende Gegenstände müssen benutzt werden. Fällt ein Gegenstand zu Boden, oder wird das Jongliermuster in anderer Weise unterbrochen, ist der Fahrer disqualifiziert. Beim Jonglieren einer 3-Ball-Kaskade gilt es als Unterbrechung, wenn zwei Bälle gleichzeitig in einer Hand gehalten werden. Wird mit vier oder mehr Gegenständen gestartet, dürfen Gegenstände zu Boden fallen, solange das Jongliermuster nicht unterbrochen wird und noch mit mindestens drei Gegenständen jongliert wird. Das Jongliermuster muss beim Überqueren der Ziellinie "unter Kontrolle" sein. Der Schiedsrichter (Referee) entscheidet, ob das Muster in diesem Augenblick "unter Kontrolle" ist oder nicht.

2.19.9 Hochsprung (High Jump)

Diese Disziplin ist ähnlich der Leichtathletik-Version, bei der über eine Stange gesprungen wird, ohne sie zu Fall zu bringen. Es muss ohne Abstieg gelandet werden. Die Stange muss lose aufliegen, so dass sie herunterfallen oder abbrechen kann, wenn der Fahrer die verlangte Höhe nicht erreicht. Es gibt drei Phasen für einen erfolgreichen Sprung:

1. Vor der Startlinie muss aufgestiegen werden, um die Kontrolle über das Rad zu demonstrieren. Der Versuch beginnt, wenn die Startlinie überfahren wird. Der Versuch kann vor dem Absprung abgebrochen werden, der Fahrer muss anschließend aber wieder vor der Startlinie anfangen.
2. Es muss über die Stange gesprungen werden, ohne dass diese aus der Halterung fällt. Die Stange kann berührt werden, solange sie nicht runterfällt. Wenn die Stange runterfällt bevor die Ziellinie überfahren wird, handelt es sich um einen Fehlversuch.
3. Nach der Landung muss der Fahrer für mindestens 3m die Kontrolle über das Einrad behalten ohne dabei abzustiegen, den Boden oder irgendein Objekt zu berühren, die Stange oder irgendeinen Teil der Hochsprunganlage zu Fall zu bringen.

Für jede Höhe erhalten die Teilnehmer zwei Versuche. Es wird mit einer niedrigen Höhe gestartet und nach jedem erfolgreichen Versuch wird die Höhe in vorgegebenen Intervallen gesteigert, bis der Fahrer zwei Fehlversuche bei einer Höhe hat. Sollte der Teilnehmer bei einer Höhe scheitern, wird die maximale zuvor gesprungene Höhe eingetragen.

2.19.9.1 Einräder

Es müssen Standard-Einräder verwendet werden (siehe Definition). Es gibt keine Beschränkungen für Radgröße oder Kurbellänge. Für beste Resultate sollten Metallpedale wegen ihrer Stabilität und Griffbarkeit erlaubt werden. Dadurch kann es unmöglich werden, diese Disziplin auf einem empfindlichen Untergrund auszurichten. **Hinweis:** Zusätzlich zu der vorgeschriebenen Schutzausrüstung für Rennen muss ein Helm getragen werden.

2.19.9.2 Aufbau

Der Fahrbereich besteht aus einer Startlinie hinter der die Fahrer ihren Versuch starten müssen, der Hochsprunganlage, die sich 3m dahinter befindet und einer Ziellinie, die sich 3m hinter der Hochsprunganlage befindet. Die zwei Linien und die Hochsprunganlage müssen alle parallel zueinander sein. Die Fahrer müssen über die Ziellinie fahren oder springen damit der Versuch zählt. Das erfolgreiche Überqueren der Ziellinie wird so gewertet wie bei Rennen (siehe Abschnitt 2.6).

2.19.10 Weitsprung (Long Jump)

Diese Disziplin ist ähnlich der Leichtathletik-Version, bei der von einer Absprunglinie so weit wie möglich gesprungen wird. Bei der Landung darf nicht abgestiegen werden. Anschließend muss über eine Ziellinie gefahren werden, um die Kontrolle über das Einrad zu demonstrieren. Es wird von einer Linie, die auf dem Boden markiert ist, abgesprungen und einer oder mehrere Beobachter markieren den Punkt der Landung. Es muss mindestens 3m vor dem Absprung gefahren werden. Es darf auch mehr Anlauf zum Beschleunigen verwendet werden. Es kann vorwärts oder seitwärts gesprungen werden. Nach der Landung muss der Fahrer kontrolliert bis zu einer Stelle, die 5m von der Startlinie entfernt ist fahren, ohne dabei abzustiegen, den Boden oder irgendein Objekt zu berühren. Wenn der Reifen die Absprunglinie vor dem Absprung berührt, handelt es sich um einen Fehlversuch. Ein Versuch kann vor dem Erreichen der Absprunglinie abgebrochen werden, aber sobald gesprungen wird, zählt der Versuch bzw. Fehlversuch. Bei einem Abbruch muss wieder vor der Startlinie begonnen werden. Jeder Fahrer erhält zwei Versuche. Der weiteste erfolgreiche Sprung zählt.

2.19.10.1 Einräder

Es gelten dieselben Bestimmungen wie beim Hochsprung. **Hinweis:** Zusätzlich zu der vorgeschriebenen Schutzausrüstung für Rennen, muss ein Helm getragen werden.

2.19.10.2 Aufbau

Der Fahrbereich besteht aus einer Startlinie, hinter der die Fahrer ihren Versuch starten müssen, einer Absprunglinie und einer Ziellinie, ca. 3m hinter dem ungefähren Landepunkt der Fahrer. Die Fahrer müssen über die Ziellinie fahren oder springen, damit der Versuch zählt. Das erfolgreiche Überqueren der Ziellinie wird so gewertet wie bei Rennen

(siehe Abschnitt 2.6). Ein Anlauf von mindestens 10m vor der Startlinie muss den Fahrern zur Beschleunigung zur Verfügung stehen.

2.19.10.3 Einfache Auswertung

Kampfrichter (Judges) für Weitsprung müssen ausgebildet sein und das Werten vor dem Wettkampf üben. Bei der einfachen Methode werden zwei Kampfrichter eingesetzt, einer auf jeder Seite der Landung. Ein einziger Kampfrichter ist akzeptabel für kleinere Veranstaltungen. Ein dritter Kampfrichter wird für die Beobachtung der Absprunzzone empfohlen. Die Kampfrichter müssen den exakten Landepunkt des Reifens beobachten. Es wird exakt an dem Punkt gemessen, an dem der hintere Teil des Reifens erstmals den Boden berührt. Wenn sich die Kampfrichter uneinig sind, wird der Punkt angenommen, der sich näher an der Startlinie befindet.

2.19.10.4 Exakte Auswertung

Für große Wettbewerbe, Wettbewerbe mit einem dichten Teilnehmerfeld, oder für das Aufstellen von neuen Rekorden kann eine objektivere Meßmethode verwendet werden. Hierzu werden zwei Markierungen (Markers) für Absprunglinie und Landung verwendet um sicherzustellen, dass die Weite erreicht wurde. Die Markierungen sollten in ihrer Form einem Meterstab ähneln und mindestens 1m lang (quer zur Sprungrichtung), 3cm breit (in Sprungrichtung) und maximal 1cm hoch sein. Alle anderen Regeln bleiben erhalten. Der Fahrer darf bei einem erfolgreichen Versuch keine der beiden Markierungen berühren. Die Distanz wird zwischen den äußeren Kanten der Markierungen gemessen.

2.19.10.5 Exakte Finalrunde

Wenn bei einer großen Veranstaltung die einfache Auswertungsmethode verwendet wird, kann eine Finalrunde abgehalten werden, bei der die exakte Auswertungsmethode zur Anwendung kommt, um einen eindeutigen Sieger zu bestimmen. Die fünf Fahrer mit den besten Resultaten in der Vorrunde nehmen an der Finalrunde teil und steigern die Weite bis zur Ausscheidung durch zwei Fehlversuche bei einer Distanz. Der weiteste erfolgreiche Sprung wird für jeden Fahrer gewertet. Gewonnen hat der Fahrer mit der größten Distanz.

2.19.11 10km Straßenrennen

Dieses Rennen über 10km wird normalerweise auf Straßen oder Fahrradwegen ausgetragen. Alle Fahrer starten gemeinsam und werden später nach Altersklassen getrennt. Versorgungsposten mit Wasser sollten mindestens alle 5km zur Verfügung gestellt werden.

2.19.12 Coasting

Eine Disziplin um festzustellen, welcher Fahrer die weiteste Distanz coasten kann. Die Coasting-Distanzen der Fahrer werden von einer Startlinie aus gemessen. 5m hinter der Startlinie befindet sich eine „Qualifikationslinie“. Sollte diese nicht erreicht werden, zählt es als Fehlversuch. Die weiteste Distanz, gemessen von der Startlinie, gewinnt. Die Strecke wird bis zum hinteren Punkt gemessen, an dem der Fahrer beim absteigen den Boden berührt bzw. bis zum hinteren Ende des Reifens an der Stelle, an der nicht mehr gecoastet wird. Erneutes Aufsteigen ist verboten. Während dem Coasting darf kein Teil des Reifens, des Laufrades oder der Pedale berührt werden. Es sind zwei Versuche erlaubt. Beim Überqueren der Startlinie (mit dem vorderen Teil des Reifens) muss bereits gecoastet werden, ansonsten wird es als Fehlversuch gewertet. Die Strecke auf der gecoastet wird sollte möglichst glatt und sauber sein und darf geradeaus führen oder Kurven enthalten.

Vor dem offiziellen Beginn des Wettkampfes muss allen Teilnehmern genügend Zeit zum Üben auf der Strecke gegeben werden. Welche Coasting-Disziplin(en) ausgerichtet werden sollte im Voraus angekündigt werden. Bei allen Coasting- und Gliding Wettbewerben gelten keine Regeln für die Kurbellänge.

2.19.12.1 Straßen Coasting

Diese Disziplin wird am besten auf einem Straßenabschnitt mit einem geringen Gefälle ausgetragen. Die Anlaufstrecke ist unbegrenzt. Bei der Startlinie müssen die Sportler das Coasting begonnen haben.

2.19.12.2 Bahn Coasting

Es wird eine Anlaufstrecke von 30m gewährt. Dieser Wettbewerb kann nur auf einer Stadionbahn oder auf einer anderen sehr ebenen, glatten Fläche ausgetragen werden. Um Rekorde aufzustellen oder zu brechen, muss nahezu Windstille herrschen. Bei dieser Disziplin sind die Ergebnisse mit anderen weltweiten Veranstaltungen vergleichbar.

2.19.12.3 Downhill Coasting

Ein Coasting-Wettbewerb auf Geschwindigkeit mit den gleichen Regeln wie in Abschnitt 2.19.13.2 Downhill-Gliding (Downhill Glide), außer das die Sportler coasten statt gliden. Ein Abstieg vor der Ziellinie führt in dem betreffenden Versuch zur Disqualifikation. Das Gefälle darf aus Sicherheitsgründen nur mäßig sein. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben.

2.19.13 Gliding Wettbewerbe

Gliding unterscheidet sich vom Coasting darin, dass beim Rollen ein oder beide Füße oben auf dem Reifen schleifen und das Gleichgewicht auf diesem Bremsvorgang beruht. Diese Wettbewerbe sind den oben genannten Coasting-Wettbewerben ähnlich. Die Sportler gliden ab einem gegebenen Punkt auf Zeit oder Strecke. Es gelten die gleichen Regeln wie für die Coasting-Wettbewerbe mit dem Zusatz, dass die Fahrbahn trocken sein muss. Coasting ist erlaubt.

2.19.13.1 Weit- oder Bahn-Gliding

Diese Disziplin kann auf einem kleinen Hügel gestartet werden. Die Sportler starten oben, fahren in Gliding-Position nach unten auf die ebene Strecke und von dort aus so weit wie möglich. Bei dieser Version kann eine begrenzte Anlaufstrecke gegeben werden oder aber überhaupt keine Anlaufstrecke. Die Sportler starten dann aus dem Stillstand. Wird dieser Wettbewerb als Bahn-Gliding (Track Gliding) auf einer Stadionbahn ausgetragen, gelten die gleichen Regeln wie für das Bahn-Coasting (siehe 2.19.12.2).

2.19.13.2 Downhill Glide

Ein Gliding-Rennen bergab auf Zeit. Die Fahrer starten aus dem Stillstand oder beschleunigen bis zur Startlinie. Die Zeit wird über eine bestimmte Strecke bis zur Ziellinie gemessen. Ein Abstieg vor der Ziellinie führt in dem betreffenden Anlauf zur Disqualifikation. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben.

2.19.14 Lagen

Die Sportler müssen bestimmte Strecken auf verschiedene Art und Weise zurücklegen.

Beispiel: 25m vorwärts, 25m Sattel vor dem Körper, 25m einbeinig, 10m springen, mit je 5m Übergangszone. Der Veranstalter legt die Regeln fest. Wiederaufsteigen ist erlaubt.

2.19.15 Unlimitierte Bahnrennen (100m offen)

Bei Rennen der offenen Klasse gelten für die Einräder keine Maßvorgaben. Beliebige Radgrößen, Kurbellängen, Hocheinräder und andere Einräder beliebiger Bauart (siehe Definitionen) dürfen benutzt werden. Alle übrigen Regeln für Bahnrennen behalten ihre Gültigkeit. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben.

2.19.16 Straßenrennen

Diese Rennen werden üblicherweise auf Straßen oder Radwegen und über längere Distanzen abgehalten als Bahnrennen. Alle Fahrer können gemeinsam starten und werden nach dem Rennen nach Altersklasse getrennt. Bei einer großen Anzahl von Teilnehmern auf einer engen Strecke muss der Start in mehreren Gruppen erfolgen, um ein Überholen zu ermöglichen und die Sicherheit der Fahrer nicht zu gefährden. Bei allen Rennen, für die eine Dauer von mindestens 30 Minuten angesetzt ist, sollten Wasser-/Imbissstationen eingerichtet werden. Das Tragen eines Helms ist für alle unlimitierten Räder sowie für Standardräder mit einem Durchmesser über 29" (768mm) vorgeschrieben. Beim Überholen gelten die Regeln für nicht bahngelundene Rennen; das Fahren im Windschatten ist gestattet. Die Teilnehmer können nach Alter und/oder Einradtyp unterteilt werden, etwa 24"- und 29"-Bahnräder, Standard (beliebige Radgröße und Kurbellänge) und Unlimitiert (siehe Definitionen). Räder mit einem Außendurchmesser von 24" oder kleiner werden für Langstreckenrennen nicht empfohlen. Neben den traditionellen Distanzen wie 10.000m und Marathon (42,195km) können Rennen über beliebige andere Distanzen abgehalten werden. Allerdings ist dabei auf eine exakte Abmessung der ausgeschriebenen Länge zu achten.

2.19.17 Weitere Einrad-Rennwettbewerbe

Weitere Rennen können vom Veranstalter frei erfunden oder hinzugefügt werden. Vergangene Einrad-Conventions haben neue Wettbewerbe hervorgebracht wie den Spaß-Parcours, das Giraffen-Rennen, den Walk-(the wheel)-a-thon, den Rock-a-thon, den Ride-a-thon, den Bounce-a-thon, den Jonglier-Slalomparcours, Schanzenspringen, das Wasserballonwerfen (auf dem Einrad), den Giraffen-Aufstiegswettbewerb und viele andere mehr.

2.20 Mountain Unicycling (MUni)

Im Sinne dieser Regeln bezieht sich der Begriff MUni auf Off-Road-Rennen über jegliche Art von Gelände, normalerweise mit unbeschränkten Einrädern. Die Durchführung kann von einem einzigen Lauf, in dem alle Fahrer starten, bis zu einem Zeitfahren in Intervallen, bei denen jeweils nur ein Fahrer fährt, variieren. Berge sind nicht notwendig. Das Gelände kann alles von Dreck bis zu gepflasterten Wegen, Hügeln, Gräben, Bordsteinen, Felsen, Sand, Schlamm oder Gras sein. Die Strecke muss deutlich markiert sein. Sofern nicht anders angegeben, gelten die Regeln für das Überholen bei nicht bahngelundenen Rennen (siehe Abschnitt 2.7.1). Sofern nicht anders angegeben, gibt es keine Beschränkungen für Radgröße, Kurbellänge, Bremsen oder Übersetzung.

2.20.1 Notwendige Ausrüstung

Für alle MUni Wettkämpfe müssen Schuhe, Knieschützer, Handschuhe/Handgelenkschoner und Helme getragen werden (Definitionen, Abschnitt 1.23). Die IUF gestattet diesbezüglich keine Ausnahmen bei MUni Wettkämpfen. Zusätzliche Ausrüstung wie Schienbeinschoner, Ellenbogen- oder Knöchelprotektoren sind optional.

2.20.2 MUni-Rennstrecken

Der Streckenverlauf muss deutlich markiert und vom ersten Fahrer problemlos zu erkennen sein. Sofern nicht anders angegeben, gelten die Regeln für das Überholen bei nicht bahngelundenen Rennen (siehe Abschnitt 2.7.1). Im Gegensatz zu einem MUni-Trail muss bei einer MUni-Rennstrecke ausreichend Platz zum Überholen gegeben sein. Zwar sind engere Streckenabschnitte zulässig, doch muss die Rennstrecke generell breit genug für die Zahl der pro Runde startenden Teilnehmer gewählt werden, um gefahrlose Positionswechsel zu ermöglichen. Für Massenstarts ist ein ausreichend breiter Startbereich erforderlich sowie ein genügend lang gewählter Streckenbeginn, auf dem sich die Fahrer nach Geschwindigkeit formieren können, ehe die Strecke zu eng dafür wird. Eine zweispurige Bahn ist beispielsweise bei einer großen Anzahl von Teilnehmern auf engem Raum nicht für Überholmanöver geeignet. Ein Straßenabschnitt oder offener Anstieg kann den Fahrern ausreichend Raum und Zeit geben, sich auf dem verfügbaren Gelände zu verteilen. Bei Veranstaltungen mit Massenstart sind sogar mehrere Bereiche erforderlich, die breit genug zum Überholen sind. Jede Strecke sollte ein ausgewogenes Maß an Tempo, Spaß und Sicherheit bieten. Beim Abstecken der Strecke ist stets zu bedenken, dass sich im Rennen möglicherweise zehn oder mehr Personen mit Höchstgeschwindigkeit um den Führungsplatz streiten. Vermeiden Sie Wege und Pfade, die dafür ungeeignet sind, oder setzen Sie zusätzliche Durchläufe mit einer kleineren Anzahl von Teilnehmern an. Achten Sie insbesondere auf Abschnitte, an denen es zu Staus oder anderen Engpässen kommen kann (z. B. an technisch anspruchsvollen Stellen oder bei einem Anstieg), und legen Sie den Streckenverlauf so, dass sich nicht zu viele Fahrer gleichzeitig an diesen Orten befinden.

2.20.3 Abstiege und abgestiegene Fahrer

Abstiege sind in allen MUni Rennen erlaubt, sofern nicht anders erwähnt. Bei Massenstarts müssen abgestiegene Fahrer den folgenden fahrenden Startern schnellstmöglich Platz machen bis sie wieder aufgestiegen sind. Beim Versuch aufzusteigen dürfen die fahrenden Teilnehmer nicht behindert werden. Wenn notwendig, müssen sich gestürzte Fahrer zu einer anderen Stelle begeben, so dass die Fahrer passieren können. Wenn sich Fahrer dazu entscheiden, schwierige Sektionen nicht zu fahren, dürfen sie während des Gehens oder Rennens keine anderen Fahrer überholen. Beim Zeitfahren sind Abweichungen basierend auf den anderen Wettkampfdetails den folgenden Abschnitten zu entnehmen. Das Verletzen dieser Abstiegsregeln kann eine Disqualifikation oder Zeitstrafe zur Folge haben, die vor dem Rennstart bestimmt und angekündigt werden muss. Es muss außerdem komplett über die Ziellinie gefahren werden, wie in Abschnitt 2.6 erläutert.

2.20.4 Uphill Rennen

Ein Uphill Rennen fordert die Fähigkeit der Fahrer heraus, Berge mit dem Einrad zu erklimmen. Die Strecken können kurz und steil oder länger und ausdauerbezogen sein. Normalerweise handelt es sich um ein Zeitfahren, aber auf einer sehr schwierigen Strecke kann auch gemessen werden, wer am weitesten kommt ohne abzusteigen. Wenn Abstiege verboten werden, kann entweder gemessen werden, wer am weitesten kommt oder jeder, der das Ziel nicht ohne Abstieg erreicht, wird disqualifiziert. Es können mehrere Versuche erlaubt oder ein einfaches Zeitfahren durchgeführt werden.

2.20.4.1 Abgestiegene Fahrer, Uphill

Wenn das Uphill Rennen als Zeitfahren durchgeführt wird, sollten die Fahrer die komplette Distanz fahren. Im Fall eines Abstieges muss das Einrad wieder bestiegen werden:

- a) An der Stelle, an der sich der Abstieg ereignet hat, wenn das Einrad bergab Richtung Start fällt.
- b) Wo der Fahrer und/oder das Einrad zum Stillstand kommen. Übertriebenes Rennen/Gehen/Stolpern nach einem Abstieg können Gründe für eine Strafe im Ermessen des zuständigen Kampfrichters sein.
- c) Es dürfen auch andere Stellen zum Aufsteigen in Richtung der Startlinie ausgesucht werden, wenn der Untergrund dort besser ist.

2.20.5 Downhill-Rennen

Ein Downhill MUni-Rennen ist ein Test der Geschwindigkeit und Fahrtechnik im Gelände. Die Strecken müssen primär bergab gehen, dürfen aber auch flache oder steigende Abschnitte enthalten. Als Streckenlänge werden je nach verfügbarem Gelände, Strecke und Zeitplan 2,5km (oder 1km Minimum) empfohlen. Die Teilnehmerzahl pro Lauf sollte so gewählt werden, dass ein gefahrloses Überholen möglich ist und es am Beginn der Strecke zu keinem Gedränge kommt.

2.20.5.1 Abgestiegene Fahrer, Downhill

In Downhill-Rennen ist den Fahrern bei einem Abstieg kurzzeitiges Rennen erlaubt, allerdings nicht über größere Strecken. Abgestiegene Fahrer müssen fahrenden Startern stets Platz machen und dürfen diese nicht überholen. Bei einem Abstieg muss der Fahrer entweder unverzüglich wieder aufsteigen, ohne dabei andere Fahrer mit dem Einrad zu behindern, oder sich im Gehtempo zu einer anderen Stelle begeben, so dass die anderen Fahrer passieren können. Bemüht sich der Fahrer um einen schnellen Wiederaufstieg, darf er oder sie für die Dauer des ersten Versuchs zwischen den fahrenden Teilnehmern bleiben. Misslingt der Aufstieg, muss der Teilnehmer fahrenden Startern, die sich bereits nah hinter ihm befinden, ausweichen und diese vor dem nächsten Aufstiegsversuch passieren lassen. Fahrer, die mehr als notwendig rennen oder andere Fahrer behindern, können mit einer Zeitstrafe belegt oder disqualifiziert werden. Nach einem Abstieg muss das Einrad unter Kontrolle gehalten werden, so dass die anderen Fahrer nicht dadurch behindert oder gestört werden. Es wird empfohlen, das Einrad vor sich her zu schieben. Das Rad sollte soweit möglich in Bodenkontakt bleiben. Es ist gestattet, das Einrad über extrem schwieriges Gelände zu tragen bzw. über Hindernisse zu heben.

2.20.6 Querfeldein (Cross Country XC)

Ein Querfeldein-Rennen sollte mindestens 5km betragen, abhängig von verfügbarem Gelände, Strecken und Zeitplan. Hierbei handelt es sich im Prinzip um ein MUni-Rennen, welches nicht speziell auf Downhill oder Uphill fokussiert ist. Die Strecke kann einen beliebigen Anteil von Uphill und Downhill beinhalten und soll die Fitness und Fähigkeit auf unebenem Gelände schnell zu fahren herausfordern.

2.20.6.1 Abgestiegene Fahrer, XC

Wenn der Wettkampf als Zeitfahren abgehalten wird, müssen die Regelungen für gestürzte Fahrer vor dem Rennen veröffentlicht werden. Abhängig von der Länge und Schwierigkeit der Strecke kann es notwendig sein, dass die Fahrer gehen müssen, nur eine bestimmte Distanz gehen dürfen oder dass es gar keine Beschränkungen gibt.

3 ARTISTIKWETTBEWERBE: ÜBERBLICK UND ALLG. REGELN

3.1 Arten artistischer Veranstaltungen

Es gibt vier Arten von artistischen Veranstaltungen: Standard Skill, Freestyle, Flatland und Street. Bei Standard Skill-Wettbewerben demonstrieren die Fahrer ihr technisches Können und ihre Beherrschung des Geräts anhand von bis zu 18 vorab gewählten Übungen auf einem Standard-Einrad. Die Wertung bei Standard Skill-Wettbewerben erfolgt unter dem Gesichtspunkt des Schwierigkeitsgrades der Übungen und der Qualität ihrer Ausführung, nicht nach dem „Show“-Aspekt. Bei Freestyle-Veranstaltungen treten die Fahrer kostümiert und mit Requisiten ihrer Wahl auf beliebigen Einrädern zu Musik an. Die Fahrer werden nicht nur nach Können beurteilt, sondern auch nach dem Unterhaltungs- und Show-Aspekt. Es gibt Einzel-, Paar- und Gruppenwettbewerbe für Freestyle. Flatland-Veranstaltungen finden ohne Musik oder Kostümierung statt. Der Schwerpunkt liegt hier vorrangig auf den Bereichen Originalität und Kreativität. Street kombiniert Elemente aus Freestyle und Flatland mit zusätzlichen Trial-ähnlichen Hindernissen, die befahren werden müssen. Die Fahrer werden nach Können und Kreativität der vorgeführten Abläufe und Kombinationen beurteilt. Dabei werden sowohl der ebenerdige Bereich als auch die Hindernisse berücksichtigt.

3.2 Altersklassen für artistische Wettbewerbe

Hinweis: Die Altersgruppen für Rennsportarten und artistische Wettbewerbe werden je nach Können und Anforderungen der Fahrer getrennt festgelegt. Die Mindestvorgaben für zulässige Altersgruppen sind für jede Veranstaltung vorgegeben; Ausrichter haben jedoch die Möglichkeit, zusätzliche Altersgruppen aufzunehmen. In welcher Altersklasse ein Fahrer antritt, ergibt sich aus dem Alter des Fahrers am ersten Tag der Veranstaltung. Die Kategorie Junior Expert steht allen Fahrern bis einschließlich 14 Jahren offen. In der Kategorie Expert können Fahrer jeden Alters antreten (einschl. 0-14). Die Fahrer müssen bei der Anmeldung zu jedem artistischen Wettkampf angeben, in welcher Altersklasse sie antreten möchten.

Beispiel: Fahrer, die als Expert in der Einzelkür antreten, können für die Paarkür in ihrer Altersklasse an den Start gehen, sofern sie dies wünschen. Bei Standard Skill und Einzelkür starten die Fahrer getrennt nach Geschlecht, bei der Paar- oder Gruppenskür dagegen nicht.

3.3 Einzelkür – Überblick

MINDESTVORGABEN FÜR ALTERSKLASSEN: 0-14, 15 und höher, Expert. Die Entscheidung, ob sich ein Teilnehmer als Expert oder Jr. Expert anmeldet, ist optional, muss aber im Vorfeld angegeben werden.

ZEITVORGABEN: 2 Minuten für Fahrer im Alter von 0-14 (außer Jr. Expert), 3 Minuten für alle anderen Altersklassen (außer Expert). Für die Kategorie Jr. Expert gilt ein maximales Zeitlimit von 3 Minuten, für Expert 4 Minuten.

EINRÄDER: Beliebiger Typ und beliebige Anzahl.

MUSIK, KOSTÜME UND REQUISITEN: Fließen allesamt in die Wertung ein und müssen bei der Darbietung berücksichtigt werden. Für Requisiten gelten möglicherweise bestimmte Einschränkungen, die in den Regeln zur jeweiligen Veranstaltung nachgelesen werden können. Feuer und scharfe Gegenstände (z. B. Jongliermesser) dürfen nicht verwendet werden.

WERTUNGSMETHODE: Die Punktwertung für die Fahrer ist in die beiden Bereiche Technik und Präsentation unterteilt, von denen jeder 50 % der Gesamtwertung ausmacht. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt zur Kürwertung.

MAXIMALE TEILNEHMERANZAHL FÜR JR. EXPERT UND EXPERT (AUSSER UNICON): Die Veranstaltungsausrichter können die Teilnehmeranzahl entweder entsprechend den unten geregelten Richtlinien begrenzen oder auf eine Beschränkung verzichten.

MAXIMALE TEILNEHMERANZAHL FÜR JR. EXPERT UND EXPERT (UNICON): Jedes Land kann bei Unicon-Wettkämpfen pro Kategorie maximal drei Personen bei Einzelküren antreten lassen (d. h. jeweils 3 in der Kategorie Jr Expert/männl., Jr Expert/weibl., Expert/männl. und Expert/weibl.). Länder, deren Teilnehmer bei der vorherigen Unicon den ersten, zweiten oder dritten Platz in der Einzelkür belegt haben, dürfen pro Platzierung einen zusätzlichen Teilnehmer in der betreffenden Kategorie stellen. Beispiel: Land A hat bei der letzten Unicon den 1. Platz in der Kategorie Expert/männl. erzielt und darf demnach bei dieser Unicon max. 4 Personen in der Kategorie Expert/männl. antreten lassen. Land B hat bei der letzten Unicon die Plätze 2 und 3 in der Kategorie Jr Expert/weibl. erzielt und darf entsprechend bei dieser Unicon bis zu 5 Personen in der Kategorie Jr Expert/weibl. antreten lassen.

UNICON: METHODE ZUR BESCHRÄNKUNG DER TEILNEHMERZAHL: Ein Land, das mehr Personen antreten lassen möchte, als ihm zustehen, sollte die endgültigen Teilnehmer nach einem eigenen Auswahlverfahren bestimmen. Empfohlen wird dazu ein beliebiger Wettkampf, der nach den IUF-Kriterien gewertet wird. Kann ein Land keinen Wettkampf abhalten, können die Teilnehmer anhand einer eigenen Rangliste bestimmt werden. Beispiel: Wenn ein Land bei der letzten Unicon den 1., 2. oder 3. Platz in der Einzelkür belegt hat, können diese Personen eine höhere Ranglistenwertung erhalten, da sie ihrem Land zusätzliche Teilnehmer gesichert haben. Hat ein Land keinen der ersten drei Plätze erzielt, kann der bestplatzierte Teilnehmer eine höhere Wertung erhalten. Es wird dringend empfohlen, das Auswahlverfahren mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon abzuschließen. Ist dies einem Land nicht möglich, müssen Auswahlmethode und -plan dem Chefkampfrichter und dem Artistikdirektor mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon mitgeteilt werden.

3.4 Flatland – Überblick

ALTERSKLASSEN: Junior (0-14) und Senior (15 und höher), männl./weibl. getrennt. (Pro Kategorie müssen mind. 3 Fahrer antreten.) Sind in einer Kategorie weniger als 3 Fahrer angemeldet, treten sie in einer der höheren Altersgruppen an.

Sind insgesamt weniger als 3 weibliche oder weniger als 3 männliche Teilnehmer angemeldet, werden die beiden Kategorien zusammengelegt.

ZEITVORGABEN: Vorausscheidungsrunde: 2 Minuten. Teilnehmer dürfen Lines abschließen, die noch innerhalb der Zeit gestartet wurden und ohne Unterbrechungen weitergeführt werden. Bei mehr als 20 Teilnehmern kann der Chefkampfrichter das Limit auf 1 Minute 30 Sekunden verkürzen, falls nur begrenzt Zeit zur Verfügung steht.

ENDAUSSCHIEDUNGEN: Jede Finalrunde dauert insgesamt 2 Minuten. Kein Fahrer darf mehr als 15 Sekunden am Stück fahren, ohne dem anderen Fahrer eine Darbietung zu ermöglichen. Die Zeiten beider Fahrer werden gemessen. Überschreitet ein Fahrer das 15-Sekunden-Limit, zeigt ein Signalton an, dass er absteigen muss. Fahrer müssen die ihnen zustehenden 15 Sekunden nicht voll ausnutzen; in der Regel sollte jeder Fahrer zwei bis drei Tricks vorführen und dann den anderen Fahrer an die Reihe lassen.

EINRÄDER: Nur Standard-Einräder, allerdings beliebige Anzahl.

MUSIK, KOSTÜME UND REQUISITEN: Die Fahrer können eigene Musik mitbringen; diese wird jedoch nicht gewertet. Kostüme werden nicht bewertet. Requisiten und Hindernisse sind nicht erlaubt.

WETTKAMPFFORMAT: Die Fahrer absolvieren eine zweiminütige Vorrunde. Anschließend nehmen die besten Fahrer an den Endausscheidungen teil.

ENDAUSSCHIEDUNGSPHASE (BATTLE) – ÜBERBLICK: Bei Flatland-Battles treten die Fahrer direkt in Zweiergruppen gegeneinander an und führen abwechselnd aus mehreren Tricks bestehende Lines vor. Der Gewinner jeder Runde wird direkt im Anschluss durch die Kampfrichter bestimmt. Der Gewinner tritt in der nächsten Runde erneut an; der Verlierer scheidet aus.

TEILNEHMERANZAHL IN DER ENDAUSSCHIEDUNGSPHASE: In der Endrunde sind die 4 oder 8 Fahrer mit den besten Vorrundenergebnissen vertreten. Sollten die Kampfrichter der Ansicht sein, dass weniger als 8 Fahrer qualifiziert sind, wird das Finale zwischen den 4 Teilnehmern mit den besten Vorrundenergebnissen bestritten. Sind nur 4 oder weniger Fahrer angetreten, wird auf die Finalrunde verzichtet, und die Ergebnisse aus der Vorrunde gelten als Endwertung.

LETZTE TRICKS: Vorausscheidungsrunde: 15 Sekunden vor Ablauf der Zeit ruft der Stadionsprecher den letzten Trick aus. Die Fahrer versuchen daraufhin, ihren letzten Trick zu zeigen. Scheitern sie, ist ein weiterer Versuch gestattet. Die Fahrer sind nicht verpflichtet, bei jedem Versuch denselben Trick zu versuchen. Die Ausführung des letzten Tricks darf nicht länger als 15 Sekunden in Anspruch nehmen.

LETZTER TRICK IN DER AUSSCHIEDUNGSPHASE: Nach Ablauf der zweiminütigen Battle ruft der Stadionsprecher die letzten Tricks aus. Jeder Fahrer hat drei Versuche, um den letzten Trick zu stehen.

3.5 Street Comp – Überblick

MINDESTVORGABEN FÜR ALTERSKLASSEN: Keine.

VORAUSSCHIEDUNGEN: Die Fahrer werden in Gruppen aus jeweils 3 oder 4 Teilnehmern eingeteilt (vorzuziehen sind 4; je nach Anzahl der Teilnehmer sind jedoch in manchen Fällen bis zu 3 Gruppen mit je 3 Teilnehmern erforderlich). Jede Gruppe erhält eine Startzeit und begibt sich in ihre Startzone. Pro Zone haben die Gruppen 5 Minuten Zeit, um so viele Tricks wie möglich vorzuführen. Dabei müssen die Teilnehmer nicht in einer Linie warten, sondern können starten, wann immer Platz und Gelegenheit ist. Die Fahrer sind aufgefordert, sich gegenüber den anderen Teilnehmern der Gruppe fair zu verhalten, und in der Regel dürfte es nicht passieren, dass ein einzelner Fahrer unverhältnismäßig viel Zeit für sich beansprucht. Anschließend begibt sich die Gruppe in die nächste Zone. (Insgesamt benötigt jede Gruppe 25 Minuten mit 5 Minuten für Diskussionen im Anschluss. Für die Absolvierung der Vorrunde sind demnach $10n+20$ Minuten anzusetzen, wobei n der Anzahl der Gruppen entspricht.)

WERTUNG: Jeder der drei Kampfrichter gibt eine unabhängige Punktwertung von max. 100 Punkten für jeden Fahrer ab. Dabei sind die Anzahl und die Schwierigkeit der gezeigten Tricks zu berücksichtigen. Die Konsistenz fließt nicht in die Wertung ein, da ein konsistenter Fahrer zwangsläufig auch die meisten Tricks stehen wird.

ENDAUSSCHIEDUNGEN: Die Finalrunde wird zwischen den 5 oder 6 besten Fahrern bestritten und sollte einige Stunden später oder am nächsten Tag stattfinden. Wenn möglich, sollten Finalrunden nicht vormittags angesetzt werden, da wir möglichst viele Zuschauer erreichen möchten und die Fahrer Gelegenheit haben sollen, sich aufzuwärmen und optimal vorzubereiten. In den Finals werden dieselben 3 Zonen verwendet, und alle Fahrer starten in jeder Zone gleichzeitig für einen Zeitraum von 12 bis 15 Minuten (je nach Festlegung). Auch hier sollten sich die Fahrer untereinander fair verhalten und abwechseln. In der Endausscheidung werden 5 Kampfrichter eingesetzt, zu denen auch Kampfrichter aus der Vorrunde oder sogar Fahrer gehören können, die in der Vorausscheidung keine Bestwertungen erzielt haben und deshalb nicht an den Finalrunden teilnehmen.

ZONEN: Siehe ausführliche Beschreibung unter Punkt 3.11.3.

EINRÄDER: Beliebiger Typ und beliebige Anzahl. Trial-Einräder mit Metallpedalen und dicken Reifen sind zulässig, so dass sich diese Art von Wettkampf tendenziell eher für eine Abhaltung im Freien anbietet.

KLEIDUNG: Die Fahrer müssen dasselbe Schuhwerk tragen, das auch für Einradrennen vorgeschrieben ist (siehe Abschnitt 2.3), sowie Schienbeinschoner und Helme. Fahrer, deren Kleidung die Mindestsicherheitsanforderungen nicht erfüllt, werden zunächst verwarnet und anschließend disqualifiziert, wenn sie die Sicherheitsregelungen für Kleidung weiter missachten.

MUSIK: Musik kann im Hintergrund gespielt werden, fließt aber nicht in die Wertung ein.

KOSTÜME UND REQUISITEN: Die Kleidung hat keinen Einfluss auf die Wertung. Die Fahrer werden ermuntert, in der Uniform ihres Nationalteams oder Clubs anzutreten oder Kleidung zu tragen, die ihr Team, ihre Gruppe oder ihr Land kennzeichnet. Requisiten sind nicht erlaubt, sofern sie nicht Bestandteil der Wettkampffläche sind.

WERTUNGSMETHODE: Die Fahrer werden nach vier gleichwertigen Kategorien beurteilt: Höhe/Weite, Technische Schwierigkeit, Originalität/Variationen und Konsistenz/Flow.

3.6 Paarkür – Überblick

MINDESTVORGABEN FÜR ALTERSKLASSEN: Altersklasse (jedes Alter), Expert. Jeder Fahrer kann sich nur für eine Gruppe anmelden. Als maßgeblich für die Altersklasse des Paares gilt die Altersgruppe für den älteren der beiden Fahrer. Die Expert-Kategorie wird als „älteste“ Altersklasse behandelt, gefolgt von Jr. Expert und danach allen weiteren Altersgruppen. Die Anmeldung als Expert oder Jr. Expert (sofern verwendet) ist optional, muss aber im Vorfeld vorgenommen werden.

ZEITVORGABEN: Wie bei der Einzelkür.

EINRÄDER: Beliebiger Typ und beliebige Anzahl.

MUSIK, KOSTÜME UND REQUISITEN: Wie bei der Einzelkür.

WERTUNGSMETHODE: Wie bei der Einzelkür, 50 % für Technik und 50 % für Präsentation. Bei Paardarbietungen liegt ein besonderer Schwerpunkt auf Teamarbeit, 2-Personen-Übungen usw. (siehe Wertungskriterien).

MAXIMALE TEILNEHMERANZAHL FÜR JR. EXPERT UND EXPERT (AUSSER UNICON): Die Veranstaltungsausrichter können die Teilnehmeranzahl entweder entsprechend den unten geregelten Richtlinien begrenzen oder auf eine Beschränkung verzichten.

MAXIMALE TEILNEHMERANZAHL FÜR JR. EXPERT UND EXPERT (UNICON): Jedes Land kann bei Unicon-Wettkämpfen pro Kategorie maximal drei Paare bei Paarküren antreten lassen (d. h. jeweils 3 in der Kategorie Jr Expert/Paare und Expert/Paare). Länder, deren Teilnehmer bei der vorherigen Unicon den ersten, zweiten oder dritten Platz in der Paarkür belegt haben, dürfen pro Platzierung ein zusätzliches Paar in der betreffenden Kategorie stellen. Beispiel: Land A hat bei der letzten Unicon den 1. Platz in der Kategorie Expert/Paare erzielt und darf demnach bei dieser Unicon bis zu 4 Paare in der Kategorie Expert/Paare antreten lassen. Land B hat bei der letzten Unicon die Plätze 2 und 3 in der Kategorie Jr Expert/Paare erzielt und darf entsprechend bei dieser Unicon bis zu 5 Paare in der Kategorie Jr Expert/Paare antreten lassen. Besteht ein Paar aus Mitgliedern zweier Länder, muss sich das Team entscheiden, für welches Land es antreten möchte.

UNICON: METHODE ZUR BESCHRÄNKUNG DER TEILNEHMERZAHL: Ein Land, das mehr Paare antreten lassen möchte, als ihm zustehen, sollte die endgültigen Teilnehmer nach einem eigenen Auswahlverfahren bestimmen. Empfohlen wird dazu ein beliebiger Wettkampf, der nach den IUF-Kriterien gewertet wird. Kann ein Land keinen Wettkampf abhalten, können die Paare anhand einer eigenen Rangliste bestimmt werden. Beispiel: Wenn ein Land bei der letzten Unicon den 1., 2. oder 3. Platz in der Paarkür belegt hat, können diese Paare eine höhere Ranglistenwertung erhalten, wenn BEIDE Partner aus der vorherigen Unicon noch im Paar vertreten sind, da sie ihrem Land zusätzliche Teilnehmerpaare gesichert haben. Hat ein Land keinen der ersten drei Plätze erzielt, können die bestplatzierten Paare eine höhere Wertung erhalten. Es wird dringend empfohlen, das Auswahlverfahren mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon abzuschließen. Ist dies einem Land nicht möglich, müssen Auswahlmethode und -plan dem Chefkampfrichter und dem Artistikdirektor mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon mitgeteilt werden.

3.7 Gruppenkür – Überblick

MINDESTVORGABEN FÜR ALTERSKLASSEN: Keine.

MINDESTANZAHL AN FAHRERN: Drei. Jeder Fahrer kann sich nur einmal für die Gruppenkür anmelden. Ein Fahrer kann jedoch mit entsprechender Genehmigung des Chefkampfrichters an einer zweiten Gruppenkürdarbietung teilnehmen, wenn ein anderer Fahrer z. B. aufgrund von Krankheit, Verletzung oder einem anderen Missgeschick ersetzt werden muss.

ZEITVORGABEN: 6 Minuten.

EINRÄDER: Beliebiger Typ und beliebige Anzahl.

MUSIK, KOSTÜME UND REQUISITEN: Wie bei der Einzelkür.

WERTUNGSMETHODE: Wie bei der Einzelkür. Ein besonderer Schwerpunkt wird auf Teamarbeit und Übungen für mehrere Personen gelegt, z. B. das Fahren in Formationen. Auch werden große Unterschiede in der Gruppengröße, den relativen Fertigkeiten und dem relativen Alter der Fahrer in die Wertung mit einbezogen.

MAXIMALE TEILNEHMERANZAHL FÜR JR. EXPERT UND EXPERT (AUSSER UNICON): Die Veranstaltungsausrichter können die Anzahl der Gruppen entweder entsprechend den unten geregelten Richtlinien begrenzen oder auf eine Beschränkung verzichten.

MAXIMALE TEILNEHMERANZAHL FÜR JR. EXPERT UND EXPERT (UNICON): Jedes Land kann bei Unicon-Wettkämpfen maximal zwei Gruppen bei Gruppenküren antreten lassen. Länder, deren Teilnehmer bei der vorherigen Unicon den ersten, zweiten oder dritten Platz in der Gruppenkür belegt haben, dürfen pro Platzierung eine zusätzliche Gruppe stellen. Beispiel: Land A hat bei der letzten Unicon den 1. Platz erzielt und darf demnach bei dieser Unicon bis zu 3 Gruppen antreten lassen. Land B hat bei der letzten Unicon die Plätze 2 und 3 erzielt und darf entsprechend bei dieser Unicon bis zu 4 Gruppen antreten lassen.

UNICON: METHODE ZUR BESCHRÄNKUNG DER GRUPPENZAHL: Ein Land, das mehr Gruppen antreten lassen möchte, als ihm zustehen, sollte die endgültigen Teilnehmer nach einem eigenen Auswahlverfahren bestimmen. Empfohlen wird dazu ein beliebiger Wettkampf, der nach den IUF-Kriterien gewertet wird. Kann ein Land keinen Wettkampf abhalten, können die Gruppen anhand einer eigenen Rangliste bestimmt werden. Beispiel: Wenn ein Land bei der letzten Unicon den 1., 2. oder 3. Platz in der Gruppenkür belegt hat, können diese Gruppen eine höhere Ranglistenwertung erhalten, da sie ihrem Land zusätzliche Teilnehmergruppen gesichert haben. Hat ein Land keinen der ersten drei Plätze erzielt, können die bestplatzierten Gruppen eine höhere Wertung erhalten. Es wird dringend empfohlen, das Auswahlverfahren mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon abzuschließen. Ist dies einem Land nicht möglich, müssen Auswahlmethode und -plan dem Chefkampfrichter und dem Artistikdirektor mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon mitgeteilt werden.

3.8 Standard Skill/Einzel – Überblick

MINDESTVORGABEN FÜR ALTERSKLASSEN: 0-14, 15 und höher. Die Teilnehmer mit den besten Gesamtwertungen erreichen den Rang eines Experts.

ZEITVORGABEN: 3 Minuten (altersunabhängig).

EINRAD: Nur ein Standardeinrad (siehe Definition). Keine Bremsen oder Lenker. Keine Einschränkungen für Radgrößen oder Kurbellängen.

MUSIK: Die Musik wird nicht bewertet. Hintergrundmusik kann bei den Darbietungen gestellt werden; alternativ können die Teilnehmer auch ihre eigene Musik mitbringen bzw. auf entsprechenden Wunsch ganz auf Musik verzichten. Siehe auch Abschnitt 3.20.

KOSTÜME UND REQUISITEN: Die Kleidung hat keinen Einfluss auf die Wertung. Die Fahrer werden ermuntert, in der Uniform ihres Nationalteams oder Clubs anzutreten oder Kleidung zu tragen, die ihr Team, ihre Gruppe oder ihr Land kennzeichnet. Requisiten sind nicht erlaubt.

WERTUNGSMETHODE: Die Fahrer werden ausschließlich nach der Ausführungsqualität der von ihnen gewählten Übungen beurteilt. Jede Figur ist mit einem bestimmten, festen Punktwert verbunden. Die Kampfrichter ziehen Punkte für Fehler wie Abstiege, mangelhafte Form, falsche Reihenfolge der Figuren usw. ab.

AUSZUFÜHRENDE ÜBUNGEN: Verwendet werden dürfen nur Übungen, die in der von der IUF herausgegebenen Liste der Standard Skills aufgeführt sind. Die entsprechenden Methoden zur Ausföhrungen dieser Skills sind im Beschreibungsteil dieser Liste genannt. Sollten Abbildungen einzelner Figuren von der zugehörigen Beschreibung abweichen, gelten die Beschreibungen vorrangig.

3.9 Standard Skill/Gruppe – Überblick

Diese Veranstaltung ähnelt der für Standard Skill/Einzel, wobei Teams aus vier Personen beliebigen Geschlechts auf Standardeinrädern gegeneinander antreten. Die Regeln werden separat veröffentlicht. Diese Veranstaltung wird nach dem Ermessen des jeweiligen Ausrichters angeboten.

ALLGEMEINE REGELN

Diese Regeln gelten für alle artistischen Veranstaltungen, sofern nicht anders angegeben.

3.10 Anmeldefrist

Bei der Teilnahme an jeder artistischen Veranstaltung ist eine Anmeldefrist zu beachten, die auf dem Registrierungsformular angegeben sein muss. Ist diese Frist auf dem Formular nicht ausdrücklich genannt, gilt als Stichtermin ein Monat vor dem offiziellen Start der Veranstaltung. Nach diesem Stichtermin dürfen maximal noch zehn Einzelpersonen, zehn Paare und zwei Gruppen angemeldet werden, wenn z. B. aufgrund von Schwierigkeiten bei der Reiseplanung oder aus einem anderen berechtigten Grund, zu dem vorab Auskunft gegeben werden muss, entsprechende Änderungen erforderlich sind. Derartige Mitteilungen sind in der chronologischen Reihenfolge der Antragstellung per E-Mail oder Fax an den Chefkampfrichter und den Veranstaltungsleiter zu richten. Anmeldungen, die weniger als 36 Stunden vor Beginn des jeweiligen Wettkampfs eingehen, werden nicht mehr angenommen.

Der Austausch von Paartnern innerhalb derselben Kategorie ist bis zu 36 Stunden vor Wettkampfbeginn zulässig. Bis zu 36 Stunden vor Wettkampfbeginn können auch zusätzliche Mitglieder für eine Gruppendarbietung aufgestellt bzw. einzelne Mitglieder zurückgezogen werden.

3.11 Größe der Wettkampfflächen

Die vorgeschriebenen Flächengrößen für die einzelnen Veranstaltungen sind nachstehend aufgeführt. Daneben ist für Fahrer, insbesondere bei großen Gruppen, aber auch die Gesamtfläche interessant, die befahren werden kann. Veranstalter müssen diese Angaben so frühzeitig wie möglich bekannt geben; für die Organisatoren internationaler Meisterschaften gilt eine Frist von mindestens 3 Monaten vor Veranstaltungsbeginn.

3.11.1 Wettkampffläche für Einzel- und Paardarbietungen

Bei internationalen Wettkämpfen darf die Wettkampffläche nicht kleiner sein als 14m Breite x 11m Tiefe. Bei kleineren Veranstaltungen können kleinere Flächen verwendet werden, allerdings sollte der Bereich mindestens 12m breit und 9m tief sein. Die Begrenzung der Fläche muss deutlich sichtbar in Form von Streifen mit einer Breite von mindestens 3 cm auf dem Boden markiert sein. Der Abstand zwischen dem äußeren Rand der Wettkampffläche und Wänden, Pfosten oder anderen fest installierten Gegenständen darf nicht weniger als 50cm betragen. Einzelfahrer oder Paare erhalten bei Überfahren der Wettkampfflächenbegrenzung eventuell einen Punktabzug (siehe Wertungskriterien).

Übungen, die nicht innerhalb des technischen Wertungsbereichs (Technical Judging Area, TJA) ausgeführt werden, bleiben bei der technischen Wertung unberücksichtigt. Die Größe der TJA entspricht der für Standard Skill. In die Präsentationswertung werden inner- und außerhalb der TJA gezeigte Skills einbezogen. Eine Überföhrung der Begrenzungslinie der TJA hat keinen Punktabzug für die Präsentationswertung zur Folge. Es wird empfohlen, die TJA in der Mitte der Wettkampffläche zu platzieren. Das Layout der TJA muss zudem von den Veranstaltungsausrichtern so frühzeitig wie möglich vor dem Wettkampf bekannt gegeben werden.

3.11.2 Wettkampffläche für Gruppenküren

Bei internationalen Wettkämpfen darf die Wettkampffläche nicht kleiner sein als 26m Breite x 14m Tiefe. Gruppen, die die Begrenzung überfahren, erhalten möglicherweise einen Punktabzug, sofern die Markierung am Boden gekennzeichnet ist (siehe Wertungskriterien).

3.11.3 Wettkampffläche für Street Comp

Der Kurs für Street Comp besteht aus drei „Zonen“. Jede Zone sollte mehrere Hindernisse enthalten, von denen jedes auf bestimmte Skills ausgelegt ist. Die folgende Liste zeigt drei typische Zonengestaltungen; sie ist jedoch nur als beispielhafte Anregung zu verstehen und nicht verbindlich nachzustellen.

Zone 1: Eine Rampe mit einem Skateboard-Geländer in der Mitte und einem Trittbrett auf jeder Seite. Diese Zone eignet sich für die Ausführung technischer Grinds, ohne dabei eine bestimmte Seite (rechter oder linker Fuß) zu bevorzugen.

Zone 2: Zwei verschiedene Manny Pads (eine glatte Plattform mit den Mindestmaßen 3m x 0,5m und einer Höhe zwischen 7cm und 15cm), eines davon mit doppelter Länge, das andere einfach. Diese Zone eignet sich für die Ausführung technischer Flip-Tricks und anderer Street-Figuren, wobei die Landung nicht lange vorbereitet werden kann.

Zone 3: Ein Satz aus 5 Stufen und ein Satz aus 7 Stufen mit jeweils einem Geländer in der Mitte. (Die Stufen sollten von typischer Größe sein, wie sie z. B. in einer Stadt zu finden sind, und dürfen nicht zu steil sein.) Diese Zone eignet sich für größere Figuren jeder Art.

3.11.4 Street Comp: Probleme mit erforderlichen Hindernissen

Die benötigten Hindernisse müssen stabil genug gebaut sein, um zahlreichen Stunden starker Beanspruchung standzuhalten. Sie sollten den Wettkampf ohne Formveränderung oder Stabilitätsverlust überstehen. Sollte eines der benötigten Hindernisse während des Wettbewerbs zerbrechen oder unbrauchbar werden, muss es repariert werden, wenn das beschädigte Teil von einem oder mehreren Fahrern benötigt wird. Wenn kein Teilnehmer ein Problem mit dem defekten Hindernis hat, ist eine Reparatur allenfalls aus Sicherheitsgründen erforderlich (z. B. wenn scharfe Kanten oder Ecken frei liegen).

3.11.5 Wettkampffläche für Flatland-Wettbewerbe

Benötigt wird eine Fahrfläche von 11 x 14 Metern. Das Publikum kann sich so nahe wie möglich an der Begrenzung aufhalten. Flatland-Wettbewerbe können je nach Witterung und Möglichkeiten des Veranstalters in der Halle oder im Freien abgehalten werden. Bei Wettkämpfen in der Halle ist die freie Verwendung von Einrädern zu bedenken und ggf. aus Schutzgründen der Boden abzudecken.

3.12 Auftrittsreihenfolge

Die Reihenfolge der Auftritte für Jr. Experts und Experts in der Einzel-, Paar- und Gruppenkür wird durch offene Auslosung ohne Computer ermittelt. Das Los-/Auswahlverfahren sollte öffentlich und transparent erfolgen, und zwar zu einem vorab angekündigten Zeitpunkt, damit Interessierte anwesend sein können. Die Methode zur Bestimmung der Auftrittsreihenfolge der Altersklassen bleibt dem Artistikdirektor überlassen.

3.12.1 Fahrer müssen sich bereithalten

Fahrern, die zum Zeitpunkt ihres angesetzten Auftritts nicht erscheinen oder auftrittsbereit sind, kann (muss aber nicht) gestattet werden, nach dem letzten Teilnehmer ihrer Altersklasse anzutreten. Der Chefkampfrichter berücksichtigt sprachliche Barrieren ebenso wie die Tatsache, dass Fahrer eventuell durch administrative Aufgaben im Zusammenhang mit der Veranstaltung aufgehalten werden. Mit Ausnahme von Standard Skill dürfen Fahrer nicht vor anderen Kampfrichtern auftreten als der Rest ihrer Altersgruppe.

3.13 Aufbau

Die Teilnehmer erhalten maximal 2 Minuten Zeit, um ihre Einräder und Requisiten im Wettkampfbereich zu platzieren. Teilnehmer, die hierfür zu viel Zeit benötigen, riskieren, vom Wettbewerb ausgeschlossen zu werden. Eine längere Aufbauphase kann nur vom Chefkampfrichter genehmigt werden und muss vorab beantragt werden. Dabei müssen die Teilnehmer einen berechtigten Grund für die zusätzlich benötigte Aufbauzeit nachweisen, etwa zahlreiche Requisiten oder komplizierte Spezialeffekte.

3.14 Start der Darbietung

3.14.1 Freestyle

Wertung, Stoppuhr und „Vorführung“ beginnen zum selben Zeitpunkt. Der Zeitnehmer (Timer) startet die Uhr, sobald die Musik beginnt oder auf ein entsprechendes Zeichen von den Teilnehmern, je nachdem, was zuerst eintritt. Das Startzeichen kann aus einem Nicken bestehen, einer Armbewegung, einer Verbeugung, einem verbalen Hinweis („Start!“) oder einem beliebigen anderen, klar verständlichen Signal. Ein akustisches Signal (z. B. ein Pfeifton) zeigt an, dass Zeitnahme und Wertung begonnen haben. Alle nicht einradbezogenen Aktivitäten (Tanzfiguren, Posituren, Akrobatikübungen usw.) müssen ebenfalls innerhalb des Zeitlimits für die Wertung ausgeführt werden. Bei jeder Kür ertönt 30 Sekunden vor Zeitablauf ein akustisches Signal. Bei jeder artistischen Veranstaltung wird durch zwei akustische Signale oder ein anderes Signal das Ende der Fahrzeit und der Wertung angezeigt.

3.14.2 Standard Skill

Die Wertung beginnt, sobald der Zeitnehmer mit einem einsekündigen Pfeifton den Start der dreiminütigen Darbietung anzeigt oder ein vorab vereinbarter Musiktitel beginnt; die Stoppuhr wird unmittelbar nach dem einsekündigen Pfeifton

oder Musikbeginn gestartet. Der Fahrer muss sich bei Beginn innerhalb der Begrenzung befinden, allerdings nicht zwingend auf dem Einrad. Falls sich der Fahrer entschließt, für einen halben Punkt Abzug die Begrenzung zu überschreiten oder zu überfahren, darf dies erst nach dem einsekündigen Pfeifton oder Musikbeginn geschehen. Nach Ablauf jeder Minute ertönen akustische Signale; hierauf kann ggf. verzichtet werden, wie in Abschnitt 3.15.2 erläutert. Ein letztes akustisches Signal zeigt das Ende des für die Darbietung vorgesehenen 3-Minuten-Zeitraums an.

3.15 Optionaler Signalverzicht

3.15.1 Freestyle

Möglicherweise haben Fahrer eine Darbietung zu einem Musiktitel einstudiert, von dem sie sicher wissen, dass er das zulässige Zeitlimit nicht überschreitet, und möchten während des Auftritts nicht durch die akustischen Signale abgelenkt werden. Bei der Anmeldung können Teilnehmer beim Ansprechpartner für die Fahrer angeben, dass keine akustischen Signale gegeben werden sollen. In diesem Fall entfallen das Startsignal und der Warnton 30 Sekunden vor Ablauf der Zeit. Der Teilnehmer stoppt trotzdem die Zeit und zeigt bei einer Zeitüberschreitung durch das entsprechende akustische Doppelsignal an, dass die zulässige Zeit überschritten wurde.

3.15.2 Standard Skill

Fahrer, die eigene Musik verwenden und akustische Signale nutzen möchten, müssen dies bei der Anmeldung gegenüber dem Ansprechpartner für die Fahrer äußern. Verwendet ein Fahrer keine eigene Musik, werden automatisch akustische Signale verwendet, es sei denn, der Fahrer hat bei der Anmeldung gegenüber dem Ansprechpartner für Fahrer verlangt, dass keine akustischen Signale gegeben werden sollen. In diesem Fall entfallen das Startsignal und die Signale nach Ablauf der 1. und 2. Minute. Der Teilnehmer stoppt in jedem Fall trotzdem die Zeit und zeigt bei einer Zeitüberschreitung durch das entsprechende akustische Doppelsignal an, dass die zulässige Zeit überschritten wurde.

3.16 Unterbrechung der Wertung

Die Wertung kann aufgrund von Beschädigungen, Verletzungen oder plötzlichem Unwohlsein eines Fahrers oder Zusammenstoßen eines Teilnehmers mit einem anderen Fahrer oder einem Gegenstand unterbrochen werden. In diesem Fall entscheidet der Chefkampfrichter, wie viel Zeit verbleibt und ob eventuelle Schäden Fehler des Teilnehmers sind. Die erneute Aufnahme des Wettkampfes muss innerhalb der vorgeschriebenen Wettbewerbszeiten erfolgen. Wenn eine Darbietung fortgesetzt wird und der Fahrer nicht für die Unterbrechung verantwortlich war, werden alle mit der Unterbrechung verbundenen Abzüge zurückgenommen.

3.17 Ende der Darbietung

Die Darbietung endet mit einem Signal des Fahrers (z. B. einer Verbeugung oder einem „Danke“), einem offensichtlichen Schlusspunkt oder bei Ablauf des Zeitlimits. Alle nach Ablauf des Zeitlimits gezeigten Übungen oder Figuren haben keinen Einfluss mehr auf die Wertung.

3.17.1 Freestyle

Ein akustisches Signal zeigt das Ende des vorgesehenen Zeitraums an. Alle nach Ablauf des Zeitlimits gezeigten Figuren oder Darbietungen werden nicht mehr in die Wertung einbezogen. Darbietungen, die über das Zeitlimit hinausgehen, werden mit Punktabzug bestraft. Alle Zeitlimits sind Maximalangaben. Fahrer müssen nicht den gesamten Zeitraum ausnutzen; eine extrem kurze Vorführung kann jedoch schlechter bewertet werden als eine umfangreichere Darbietung. Andererseits kann auch eine langweilige oder künstlich aufgeblähte Vorführung mit vielen Wiederholungen mit einem Punktabzug bestraft werden. Es bleibt jedem Fahrer überlassen, eine möglichst optimale Darbietung auszuarbeiten.

3.17.2 Verkündung der Darbietungsdauer

Nach Abschluss einer Kür gibt der Teilnehmer (Timer) die tatsächliche Dauer der Vorführung bekannt. Die Zeitangabe kann entweder grafisch angezeigt oder öffentlich verkündet werden. Eine grafische Anzeige muss für die Jury und das Publikum sichtbar sein (z. B. eine elektronische Zeittafel oder ein Vermerk auf einem Whiteboard). Bei einer Zeitüberschreitung kann entweder nur die Maximalzeit angezeigt werden (Beispiel: 4:00 für Expert) oder gar nichts. Bei mündlicher Bekanntgabe sollte die Verkündung der Zeitangabe erfolgen, nachdem die Fahrer abgegangen sind oder ihre Darbietung klar erkennbar abgeschlossen haben. Anders ausgedrückt, es empfiehlt sich abzuwarten, ob ein Fahrer noch einen artistischen Abgang zeigt, selbst wenn dieser nicht gewertet werden kann. Anschließend sollte die Verkündung erfolgen, etwa nach folgendem Muster: „Die Vorführungsdauer lag bei 2 Minuten und 42 Sekunden.“ Diese Meldung muss ohne Verzögerung erfolgen, da sie einen Wertungsfaktor darstellt. Bei einer Zeitüberschreitung ist keine mündliche Meldung erforderlich.

3.17.3 Standard Skill

Standard Skill-Figuren, die bei Zeitablauf noch nicht vollständig ausgeführt sind, werden nur so weit gezählt, wie sie noch innerhalb der regulären Zeit lagen (siehe Abschnitt 5.9.3). War die Figur erst zu weniger als 50 % abgeschlossen, wird sie mit 100 % abgewertet. Bei einem Anteil zwischen 50 % und 100 % werden 50 % abgewertet. Figuren, die gar nicht ausgeführt wurden, erhalten 100 % Abwertung.

3.18 Abbau/Reinigung

Eine saubere, trockene Fahrfläche ist im Einradsport von entscheidender Bedeutung. Nach jeder Darbietung muss die Fahrfläche so hinterlassen werden, wie sie vor der Vorführung gewesen ist. Die Fahrer und ihre Helfer müssen alle Requisiten, Einräder und den gesamten Abfall innerhalb von 2 Minuten von der Wettkampffläche entfernen. Der nächste Fahrer kann diesen Zeitraum zum Aufbau nutzen.

3.19 Verschmutzte Wettkampffläche

Fahrer, die bei ihrer Vorführung Requisiten verwenden möchten, durch die die Wettkampffläche erheblich verschmutzt wird, sollten die vorstehende Regel sorgfältig prüfen. Die Entfernung von geplatzten Ballons, Schmutz oder Pulver, Konfetti, Wasser, Torten usw. kann mehr Zeit in Anspruch nehmen als die vorgesehenen 2 Minuten. Vor der Verwendung derartiger Requisiten muss daher eine Sondergenehmigung vom Chefkampfrichter oder Artistikdirektor eingeholt werden. Teilnehmer, die Verschmutzungen verursachen, die sie nicht mehr beseitigen können, können disqualifiziert werden.

3.20 Musik

Bei Freestyle-Veranstaltungen ist die verwendete Musik Bestandteil der Wertung und sollte entsprechend von den Teilnehmern eingesetzt werden. Für Flatland wird Musik empfohlen, aber nicht gewertet. Bei Standard Skill wird die Musik nicht gewertet. Hintergrundmusik wird jedoch bei allen Standard Skill-Darbietungen eingespielt. Alternativ können die Teilnehmer auch eigene Musik mitbringen oder, sofern sie dies wünschen, ganz auf Musik verzichten. Es wird empfohlen, mindestens eine Sicherungskopie aller Musiktitel anzulegen, falls Medien verloren gehen oder beschädigt werden. Bei selbst gebrannten CDs sollten die Teilnehmer ihre Musik zudem auch vorab auf unterschiedlichen Geräten testen, um sicherzustellen, dass die CDs im Wettkampf funktionieren.

3.20.1 Medienformate

Der Gastgeber hat dafür zu sorgen, dass gebrannte CDs (CD-R) abgespielt werden können. Daneben können nach Ermessen des Veranstalters weitere Medienformate freigegeben werden. Der Artistikdirektor ist verantwortlich für die Bekanntgabe der unterstützten Medienformate und die Besorgung der erforderlichen Abspielgeräte.

3.20.2 Vorbereitung der Musik

Die Teilnehmer müssen ihre Musik in einem unterstützten Format bereitstellen, das vorab vom Artistikdirektor freigegeben wurde. Jedes Medium muss deutlich mit dem Namen des/der Teilnehmer/s, der Altersgruppe und dem Veranstaltungstyp (z. B. Paare) gekennzeichnet sein. Wann immer möglich, sollte der erste Titel auf der CD, MiniDisc oder dem sonstigen optischen Medium für die Vorführung verwendet werden. Der DJ ist nicht für Fehler verantwortlich, die daraus resultieren, dass ein anderer Titel für die Darbietung vorgesehen ist. Soll nicht der 1. Titel abgespielt werden, sollte die gewünschte Titelnummer auf dem Medienetikett vermerkt sein. Bei Kassetten oder anderen Bändern (sofern freigegeben) muss zudem angegeben werden, auf welcher Seite sich der gewünschte Musiktitel befindet. Der für die Darbietung vorgesehene Titel sollte sich am Anfang des Bandes befinden, und das Band sollte so eingestellt sein, dass die Musik nach 1-3 Sekunden startet. Der DJ ist nicht für Bänder verantwortlich, die nicht abspielbereit sind.

3.20.3 Lautstärke der Musik

Die Lautstärke wird auf entsprechende Anweisung durch den Chefkampfrichter vom DJ geregelt. Die Grundlautstärke für Freestyle, Street Comp und Flatland sollte laut genug sein, um klar zu klingen und von allen gehört zu werden. Bei Standard Skill ist darauf zu achten, dass die Lautstärke der Musik nicht die Kommunikation unter den Kampfrichtern behindert; davon abgesehen, gelten ähnliche Richtlinien wie für Freestyle, Street Comp und Flatland. Die Musiktitel einiger Teilnehmer starten möglicherweise mit einem besonders lauten oder leisen Abschnitt. In diesem Fall sollte der DJ vorab informiert werden, um sicherzustellen, dass die Lautstärke insgesamt nicht falsch reguliert wird. Teilnehmer, die ihre Musik generell leiser abgespielt haben möchten, können dies direkt mit dem DJ absprechen. Anfragen zu einer größeren Lautstärke müssen durch den Chefkampfrichter genehmigt werden, der diese Verantwortung gegebenenfalls an den DJ delegieren kann.

3.20.4 Spezielle Musikanweisungen

Einige Teilnehmer haben eventuell besondere Anforderungen und wünschen beispielsweise, dass die Musik auf ein entsprechendes visuelles Zeichen hin angehalten oder gestartet wird, die Lautstärke der Musik sich im Laufe der Vorführung ändert usw. Der DJ ist nicht für Fehler verantwortlich, die bei der Ausführung dieser Anweisungen entstehen. Um ein bestmögliches Resultat zu erzielen und Fehler zu vermeiden, sollten die betreffenden Teilnehmer eine Kontaktperson bereitstellen, die den DJ während der Vorführung anleitet. Bei Anweisungen, die der DJ als ungewöhnlich oder unüblich ansieht, sollte eine entsprechende Freigabe durch den Chefkampfrichter eingeholt werden.

3.21 Bekanntgabe der Ergebnisse

Die Endergebnisse werden laufend verkündet und/oder für alle sichtbar angezeigt. Ergebnislisten werden nach Abschluss der jeweiligen Alterskategorie bei einer Veranstaltung ausgehängt. Gleichzeitig beginnt die Protestfrist.

3.22 Proteste

Proteste müssen schriftlich innerhalb von 15 Minuten nach Veröffentlichung der Veranstaltungsergebnisse eingelegt werden. Proteste gegen die Wertungen der Kampfrichter sind nicht zulässig. Protest kann lediglich gegen Berechnungsfehler oder andere Fehler eingelegt werden, die nicht in Zusammenhang mit der Wertung stehen. Der Chefkampfrichter muss alle Proteste innerhalb von 30 Minuten ab Erhalt des schriftlichen Einspruchs prüfen und klären.

3.23 Kampfgericht für Freestyle, Flatland und Street Comp

Es gibt jeweils drei (oder mehr) Kampfrichter für Technik und Präsentation bei Wettkämpfen, die nach Altersklassen durchgeführt werden, und jeweils fünf (oder mehr) Kampfrichter für Technik und Präsentation bei Wettkämpfen in den Kategorien Jr Expert und Expert (einschl. Gruppenwettkämpfen). Alle Kampfrichter müssen vor dem Beginn der Kürwettbewerbe im Rahmen des Veranstaltungsplans an einem Workshop teilnehmen. Der Chefkampfrichter kann

Kampfrichter ausnahmsweise von dieser Verpflichtung befreien, sofern die Wertungsregeln seit dem letzten Einsatz dieses Kampfrichters nicht geändert wurden und der Kampfrichter über hohe Werte für Präzision/Fehlerfreiheit verfügt. Sofern nicht anders festgelegt, müssen die Kampfrichter bei Unicons entweder Englisch sprechen oder bei ihrer Kampfrichtertätigkeit einen Dolmetscher bzw. eine andere Übersetzungshilfe für die betreffende Sprache zur Hand haben. Bei anderen Einradveranstaltungen sollten die Kampfrichter die vorrangig gesprochene Sprache beherrschen oder Übersetzungshilfe zur Hand haben.

Die Namen der Kampfrichter müssen dem Chefkampfrichter mindestens einen Monat vor Beginn der Einradveranstaltung (per E-Mail, Fax oder auf dem Postweg) mitgeteilt werden und Angaben dazu enthalten, bei wie vielen Kürveranstaltungen die Kampfrichter bereits als Teilnehmer, Kampfrichter oder auch nur als Zuschauer teilgenommen haben. Eine Beschreibung dazu, welche Teams/Länder Kampfrichter stellen müssen, findet sich in den Abschnitten 3.23.9 und 3.23.10. Kampfrichter müssen bei Beginn der Veranstaltung mindestens 15 Jahre alt sein. Es empfiehlt sich, aktuelle oder ehemalige Freestyle-Wettkämpfer, aktive Freestyle-Trainer, bereits bei früheren Wettkämpfen eingesetzte Kampfrichter oder begeisterte Zuschauer, die bereits zahlreiche Freestyle-Vorführungen verfolgt haben, als Kampfrichter einzusetzen. Details zum Standard Skill-Kampfrichter sind in Abschnitt 5.7 geregelt.

3.23.1 Auswahl der Kampfrichter

Nicht als Kampfrichter eingesetzt werden können Personen, wenn:

- sie Elternteil, Kind oder Geschwisterteil eines Wettkampfteilnehmers sind
- sie selbst als Fahrer oder als Teamcoach, Manager, Trainer usw. eines Fahrers an der Veranstaltung teilnehmen
- andere Kampfrichter aus derselben Familie gleichzeitig bei derselben Veranstaltung als Kampfrichter eingesetzt werden

Stehen zu wenige potenzielle Kampfrichter zur Auswahl, um alle vorstehenden Kriterien zu erfüllen, können die Einschränkungen gelockert werden. Dabei ist mit dem zuletzt genannten Kriterium zu beginnen und nur so weit aufsteigend fortzufahren, bis ausreichend Kampfrichter gestellt werden können. Die entsprechenden Vereinbarungen müssen durch den Chefkampfrichter und den Artistikdirektor bzw. (sollte es sich dabei um ein und dieselbe Person handeln) den nächststrangierenden Artistikverantwortlichen getroffen werden.

3.23.2 Bestimmung von Kampfrichtern für Wettkämpfe in den Altersklassen

Die Kampfrichter werden aus der gemäß Abschnitt 3.23.10 vorgelegten Kampfrichterliste gewählt. Kampfrichter, die selbst als Teilnehmer in der Veranstaltung direkt vor oder nach der betreffenden Kategorie antreten, werden von der Liste ausgeschlossen. Kampfrichter werden auch entsprechend den Regelungen aus Abschnitt 3.23.1 aus der Liste für die betreffende Kategorie ausgeschlossen. Die endgültige Auswahl der Kampfrichter aus den verbleibenden Kandidaten erfolgt nach ihren Werten für Präzision/Fehlerfreiheit. Bei einer großen Anzahl potenzieller Kampfrichter sind für Kategorien mit max. 6 Teilnehmern mindestens 3 Kampfrichter für die technische Wertung und 3 Kampfrichter für die Wertung der Präsentation erforderlich. Für Kategorien mit 7-12 Teilnehmern sind mindestens jeweils 4 Kampfrichter für Technik und Präsentation erforderlich, und bei Kategorien mit mehr als 12 Teilnehmern gelten jeweils 5 Kampfrichter für Technik und Präsentation als Mindestanforderung.

3.23.3 Bestimmung von Kampfrichtern für Expert- (und Jr Expert-)Wettkämpfe

Die Kampfrichter für Wettkämpfe in den Kategorien Expert und Jr. Expert werden vom Chefkampfrichter bestimmt. Als Kriterium dient dabei die beste Qualifikation der verfügbaren Kandidaten. Die Qualifikationen der einzelnen Kampfrichter werden absteigend in der folgenden Reihenfolge gewichtet:

- Höchste Wertung für Präzision/Fehlerfreiheit bei der Tätigkeit als Kampfrichter bei altersgruppengebundenen Wettkämpfen (Mindestenerfahrung: 5 Wettkämpfe) oder bei anderen Veranstaltungen in den Kategorien Jr. Expert und Expert
- Größte Erfahrung mit der Tätigkeit als Kampfrichter bei Veranstaltungen in den Kategorien Jr. Expert und Expert
- Größte internationale Erfahrung mit der Tätigkeit als Kampfrichter
- Größte Erfahrung mit Freestyle-Wettkämpfen (als Zuschauer, Kampfrichter oder Teilnehmer)

Kampfrichter, die selbst als Teilnehmer in der Veranstaltung direkt vor oder nach der betreffenden Kategorie antreten, werden von der Liste ausgeschlossen. Kampfrichter werden auch entsprechend den Regelungen aus Abschnitt 3.23.1 aus der Liste für die betreffende Kategorie ausgeschlossen. Ferner werden Kampfrichter auch aus der Liste ausgeschlossen, wenn sie bei der Tätigkeit als Kampfrichter bei Wettkämpfen in den Altersklassen Schwächen zeigen (siehe Abschnitt 3.23.6). Verbleiben bei Unicons nach dem Ausschlussverfahren mehr als 5 Kampfrichter für Technik und 5 Kampfrichter für Präsentation, werden diejenigen Kampfrichter ausgeschlossen, die bislang noch bei keiner Unicon als Kampfrichter tätig gewesen sind. Stehen danach immer noch mehr als jeweils 5 Kampfrichter für die beiden Kategorien zur Auswahl, wird die endgültige Liste der Kampfrichter für die jeweilige Kategorie nach den Werten für Präzision/Fehlerfreiheit bestimmt, wie in Abschnitt 3.23.8 geregelt.

3.23.4 Wertungsverfahren für Standard Skill, Freestyle bzw. Flatland oder Street Comp

Da sich die Regeln in den einzelnen Disziplinen grundlegend unterscheiden, kommen qualifizierte Kampfrichter für Standard Skill-Wettkämpfe nicht notwendigerweise auch für einen Einsatz als Kampfrichter für Freestyle, Street Comp oder Flatland in Frage und umgekehrt. Bei den Qualifikationen muss deshalb auch angegeben werden, für welche Arten von Veranstaltung der Kampfrichter geeignet ist.

3.23.5 Keine Umbesetzung im Kampfrichter

Die einzelnen Mitglieder des Kampfrichters müssen jeweils für die gesamte Altersgruppe identisch sein; das heißt, einzelne Kampfrichter können allenfalls zwischen zwei Altersgruppen ausgetauscht werden. Bei einem medizinischen oder sonstigen Notfall kann diese Regelung durch den Chefkampfrichter außer Kraft gesetzt werden.

3.23.6 Bewertung der Kampfrichterleistung

Zur Einstufung ihrer Leistungen werden die Kampfrichter mit den Kampfrichterwertungen früherer Veranstaltungen verglichen.

Merkmale schwacher Wertungsleistungen:

Unverhältnismäßig hohe Anzahl von Gleichständen: Ein Kampfrichter sollte in der Lage sein, Abstufungen zwischen den einzelnen Teilnehmern vorzunehmen. Zwar ist gegen einen Gleichstand generell nichts einzuwenden, doch sollte dies nicht überhand nehmen, da dies dem Sinn und Zweck einer Wertung widerspricht.

Bevorteilung bestimmter Gruppen: Ein Kampfrichter beurteilt Mitglieder einer bestimmten Gruppe oder Nation deutlich anders als die übrigen Kampfrichter; diese Abweichung kann sowohl nach oben als auch nach unten erfolgen. (Ein Kampfrichter kann z. B. strenger gegenüber Mitgliedern seiner eigenen Gruppe sein.)

Inkonsistente Platzierung: Ein Kampfrichter platziert eine große Anzahl von Fahrern deutlich abweichend vom Durchschnitt der übrigen Kampfrichter.

3.23.7 Erneuter Einsatz von Kampfrichtern mit schwachen Leistungen

Kampfrichter, denen Schwächen in der Wertung nachgewiesen wurden, können erneut in die Kampfrichterliste aufgenommen werden, wenn:

- die betreffenden Gleichstände, Bevorteilungen oder Inkonsistenzen mit dem Chefkampfrichter diskutiert wurden
- sie in mindestens 2 Kategorien mit mindestens 4 Teilnehmern an einer Übungswertung teilgenommen haben. Werden dabei keine weiteren Beispiele für Wertungsschwächen festgestellt, können die Kampfrichter mit entsprechender Genehmigung des Chefkampfrichters und Artistikdirektors wieder in die Liste aufgenommen werden. Fungiert ein und dieselbe Person als Chefkampfrichter und Artistikdirektor, muss der nächststrangierende Verantwortliche der Wiederaufnahme zustimmen.

3.23.8 Berechnung der Werte für Präzision/Fehlerfreiheit

Die Wertung für jeden Kampfrichter wird anhand einer vordefinierten Formel berechnet, die allen Kampfrichtern und sonstigen Interessierten mitgeteilt wird. Bei der Berechnung werden alle Fehlertypen erfasst und summiert. Die optimale Wertung liegt bei 0; Wertungen zwischen 10 und 15 weisen auf Anzeichen für schwache Wertungsleistungen hin. Wertungen über 15 sind Beleg für einen schwachen Kampfrichter, der aus der Liste der verfügbaren Kampfrichter gestrichen werden sollte.

3.23.9 Kampfrichter für Gruppenküren

Die Teilnehmerländer müssen für jede Gruppe, die für eine Gruppenkür angemeldet ist, mindestens einen Kampfrichter stellen (entweder für Technik oder für Präsentation). Jedes Land kann zwei mehr Kampfrichter stellen als Gruppen an den Veranstaltungswettkämpfen teilnehmen. Beispiel: 3 Gruppen aus Land A nehmen an der Gruppenkür teil. Land A muss demnach mindestens 3 Kampfrichter stellen (einen aus jeder Gruppe) und darf maximal 5 Kampfrichter nominieren. Hat ein Land Probleme bei der Suche nach ausreichend qualifizierten Kampfrichtern, kann es einen bekannten Kampfrichter aus einem anderen Land bitten, einzuspringen. Auch Länder, aus denen keine Fahrer am Gruppenwettbewerb teilnehmen, können maximal 2 Kampfrichter stellen. Die Namen der Kampfrichter werden entweder von den Teamleitern jeder Gruppe und/oder vom Hauptansprechpartner für das betreffende Land eingereicht. Werden von den Teamleitern der Gruppen und/oder vom Hauptansprechpartner für das betreffende Land zu viele Namen genannt, erfolgt die Auswahl der Kampfrichter dieses Landes nach den unter 3.23.3 geschilderten Kriterien.

Kampfrichter, die in der Vergangenheit tendenziell schwache Wertungsleistungen gezeigt haben (Definition, siehe Abschnitt 3.23.6), werden aus der Liste der verfügbaren Kampfrichter gestrichen. Bei mehr als 10 Kampfrichtern erfolgt die Auswahl des endgültigen Kampfrichters nach den Wertungen für Präzision/Fehlerfreiheit, wie in Abschnitt 3.23.8 definiert.

3.23.10 Kampfrichter für Einzel-/Paarküren

Die Teilnehmerländer müssen mindestens einen Kampfrichter für jeweils 5 angemeldete Teilnehmer an Einzel- und Paarküren stellen. Die Anzahl der Teilnehmer wird auf das nächste Vielfache von 5 aufgerundet. Beispiel: Wenn aus einem Land nur ein Teilnehmer antritt, muss dieses Land mindestens einen Kampfrichter stellen. Bei 11 Teilnehmern müssen mindestens 3 Kampfrichter benannt werden. Hat ein Land Probleme bei der Suche nach ausreichend qualifizierten Kampfrichtern, kann es einen bekannten Kampfrichter aus einem anderen Land bitten, einzuspringen. Länder können sich auch an den Chefkampfrichter wenden, um ihnen bei der Suche nach Kampfrichtern aus einem anderen Land behilflich zu sein, die sie vertreten können. Auch Länder, aus denen keine Fahrer an einer Einzel- oder Paarkür teilnehmen, können maximal 2 Kampfrichter stellen. Die Namen der Kampfrichter werden entweder von den Teamleitern der Einzelfahrer und Paare und/oder vom Hauptansprechpartner für das betreffende Land eingereicht. Die Länder sind nicht verpflichtet, mehr als maximal 10 Kampfrichter für die Einzel- und Paarwettkämpfe zu stellen. Benennt ein Land mehr als 10 Kampfrichter, erfolgt die Auswahl der endgültigen Kampfrichter für dieses Land nach Ausschluss aller Kampfrichter mit bekannten Wertungsschwächen (Definition, siehe Abschnitt 3.23.6) nach den Wertungen für Präzision/Fehlerfreiheit.

3.23.11 Keine Benennung von Kampfrichtern

Bei Unicons können Teilnehmer, deren Länder nicht in der Lage sind, die erforderliche Anzahl von Kampfrichtern (für Gruppen- oder Einzel-/Paarwettkämpfe) zu stellen, vom Wettkampf ausgeschlossen werden. Sonderausnahmen können in Einzelfällen auf entsprechenden schriftlichen Antrag vom Chefkampfrichter, Artistikdirektor und Unicon-Direktor bewilligt werden.

3.23.12 Workshop für Kampfrichter

Der Veranstaltungsgastgeber muss mindestens 24 Stunden vor Beginn der Kürwettbewerbe einen Workshop für Kampfrichter abhalten. Dafür sind mindestens 3 Stunden anzusetzen und ein geeigneter Übungsraum o. Ä. bereitzustellen. Sofern möglich, wird dringend empfohlen, mehrere Workshop-Termine anzubieten, um allen Teilnehmern gerecht zu

werden. Abweichungen hiervon können durch den Chefkampfrichter genehmigt werden. Die Workshop-Termine müssen allen Kampfrichtern mindestens drei Wochen vor Wettkampfstart mitgeteilt werden.

Die Kampfrichter sollten die Regeln bereits vor dem Start des Workshops gelesen haben. Der Workshop umfasst einen Praxisteil für Übungswertungen. Alle Kampfrichter müssen eine Erklärung unterzeichnen, in der sie bestätigen, die Regeln gelesen und am Workshop teilgenommen zu haben. Ferner erklären sie sich mit ihrer Unterschrift zur Einhaltung der Regeln bereit und stimmen zu, aus der Liste der verfügbaren Kampfrichter gestrichen zu werden, falls ihre Wertungen für Präzision/Fehlerfreiheit Wertungsschwächen erkennen lassen.

3.24 Wertungsverfahren

Bei allen Veranstaltungen außer Standard Skill werden die Wertungen der einzelnen Kampfrichter in Punkte umgewandelt, die der Platzierungsfolge der einzelnen Teilnehmer durch diesen Kampfrichter entsprechen. Der Teilnehmer mit der höchsten Wertung erhält 1 Platzierungspunkt, der folgende 2 usw.

Hinweis: Die Rangfolgennummer (oder der höchste für einen Teilnehmer zu vergebende Platzierungspunkt) richtet sich nach der Anzahl der in der betreffenden Kategorie angetretenen Teilnehmer. Bei Wertungsgleichstand zwischen zwei oder mehr Teilnehmern wird die entsprechende Gesamtanzahl an verfügbaren Platzierungspunkten zu gleichen Teilen aufgeteilt.

Beispiel: 4 von insgesamt 7 Teilnehmern belegen mit gleicher Wertung den 2. Platz. Für den 7. Platz werden 7 Punkte vergeben, für den 6. Platz 6 Punkte und für den 1. Platz 1 Punkt. Für die 4 verbleibenden Teilnehmer werden die restlichen Platzierungspunkte addiert: $2+3+4+5=14$. Anschließend wird dieser Wert durch die Anzahl der Teilnehmer (4) dividiert. Jeder von ihnen erhält demnach 3,5 Platzierungspunkte.

3.24.1 Streichung der höchsten und niedrigsten Platzierungspunkte

Nachdem die Platzierungspunkte in der oben geschilderten Weise bestimmt wurden, wird der höchste und niedrigste Punktwert für jeden Fahrer gestrichen. Beispiel: Fahrer A hat die Wertungen 1, 2, 1, 3 und 2 erhalten. In diesem Fall wird eine 1 und die 3 gestrichen. Damit verbleiben für Fahrer A die Wertungen 1, 2 und 2, aus denen sich die Gesamtwertung 5 ergibt. Fahrer B hat die Wertungen 2, 2, 2, 2 und 2 erhalten. Nachdem 2 x 2 gestrichen wurde, erhält er als Gesamtwertung $2 + 2 + 2 = 6$. Sieger ist derjenige Teilnehmer, der nach Streichung der höchsten und niedrigsten Wertungen über die geringste Gesamtanzahl an Platzierungspunkten verfügt.

3.24.2 Gleichstand

Wenn zwei oder mehr Teilnehmer nach dem oben geschilderten Wertungsprozess über denselben Punktestand verfügen, richtet sich die Rangfolge dieser Fahrer nach den Platzierungswerten, die sie für Technik erhalten haben. Dazu wird der Wertungsprozess mit den Technikwertungen für die betreffenden Fahrer mit Punktegleichstand wiederholt. Die höchsten und niedrigsten Platzierungswerte werden dabei wieder gestrichen. Haben die Teilnehmer auch bei ihren Technikwertungen Gleichstand, erhalten alle Teilnehmer mit demselben Punktwert dieselbe Ranglistenplatzierung.

3.24.3 Wertungsverfahren für Street Comp

In der Vorrunde werden für jede der 3 Zonen drei Kampfrichter eingesetzt. Um die Gesamtwertung zu ermitteln, werden die Einzelwertungen addiert und durch 9 geteilt. Maximal können 100 Punkte erzielt werden. Auch in der Endausscheidung wird der Wertungsdurchschnitt ermittelt; allerdings werden hier pro Zone fünf Kampfrichter eingesetzt und die Summen entsprechend durch 15 geteilt. Bei einem Gleichstand stimmen sich die Kampfrichter untereinander ab, welcher der beiden Fahrer im gesamten Wettbewerbsverlauf den beeindruckendsten Trick (oder die beeindruckendste Folge von Tricks auf den Manny Pads) gezeigt hat. Ein Gleichstand sollte nur entschieden werden, um den Sieger des ersten Platzes zu ermitteln. In allen anderen Fällen kann ein Gleichstand bestehen bleiben.

3.24.4 Wertungsverfahren für Flatland-Wettkämpfe

In der Vorrunde werden die vorläufigen Wertungen der Kampfrichter addiert und daraus die Platzierungen der Fahrer ermittelt. Die höchsten und niedrigsten Wertungen werden gestrichen, wie in Abschnitt 3.24.1 ausgeführt. Bei Fahrern mit Gleichstand auf den Rängen 1-8 erhält der Fahrer, der für den letzten Trick die meisten Punkte bekommen hat, einen zusätzlichen Punktbruchteil, um den Gleichstand aufzulösen. Dieser zusätzliche Punktbruchteil darf nicht dazu führen, dass der betreffende Fahrer in der Rangliste vor einen anderen Fahrer rutscht, der zuvor eine höhere Wertung hatte. Haben die Fahrer mit Punktegleichstand auch für ihren letzten Trick identische Wertungen erhalten, müssen sie eine letzte Line vorführen, nach der von den Kampfrichtern (ebenso wie später in der Ausscheidungsrunde) abgestimmt wird, welcher Fahrer die bessere Leistung gezeigt hat. Nachdem die Plätze 1-8 feststehen, kann die Ausscheidungsrunde festgelegt werden, wie unter 4.5.4.1 beschrieben.

Bei diesen so genannten Battles müssen sich die Kampfrichter für einen Fahrer entscheiden; ein Gleichstand ist hier nicht möglich. Ist ein Kampfrichter der Ansicht, dass beide Fahrer den Wertungskriterien nach als gleichwertig anzusehen sind, entscheidet der letzte Trick. Der Fahrer mit der besten Wertung für den letzten Trick wird zum Sieger ernannt.

3.25 Weltmeister

Standard Skill, Einzelkür, Paarkür, Gruppenkür, Street Comp und Flatland: Die Sieger in der Kategorie Expert jeder Veranstaltung sind die **Weltmeister** dieser Disziplin. Bei den Einzelwettkämpfen werden getrennte Titel für Männer und Frauen vergeben (gilt nicht für Street Comp und Flatland, wenn nur eine Wettkampfgruppe angeboten wird). Die Sieger in der Kategorie Jr. Expert sind die **Juniorenweltmeister**.

3.26 International Freestyle Commission (IFC)

Der Internationale Einradverband IUF bewilligt hiermit die Einberufung einer internationalen Freestyle-Kommission (International Freestyle Commission, IFC), deren Aufgabe es ist, den internationalen Freestyle-Einradsport und die Umsetzung internationaler Standards im Freestyle-Einradsport zu fördern und voranzutreiben. Nach Gründung des IFC ist durch den Präsidenten der IUF ein Freestyle-Kommissionsleiter zu benennen und dieser vom IUF-Vorstand mit Mehrheitsbeschluss zu bestätigen. Im Anschluss kann der Freestyle-Kommissionsleiter ca. sechs bis zehn internationale Vertreter als Kommissionsmitglieder im IFC berufen. Diese Mitglieder müssen einen Bewerbungsprozess durchlaufen und werden aus den wichtigsten Ländern im Freestyle-Sport (2010 waren dies z. B. Japan, USA, Deutschland und Dänemark) sowie aus anderen Ländern ausgewählt, die bei Freestyle-Wettkämpfen antreten. Das IFC kommt monatlich auf Veranlassung durch den Kommissionsleiter zu einer Online-Konferenz zusammen (etwa über Skype). Zu den wichtigsten Aufgaben des IFC zählen:

- Benennung des Chefkampfrichters bei internationalen Wettkämpfen
- Zertifizierung von Kampfrichtern (Technik und Präsentation) für internationale Wettkämpfe
- Abhaltung von Übungssitzungen für Kampfrichter vor den Kürveranstaltungen bei internationalen Wettkämpfen
- Erstellung von Standards und Freigabeprozessen für Wettkämpfer in den Kategorien Jr. Expert und Expert
- Förderung des Freestyle-Einradsports in aller Welt
- Überprüfung der Freestyle-Regelungen im IUF-Regelbuch und ggf. Vorlage von Vorschlägen beim zuständigen Ausschuss und IUF-Vorstand
- Allgemeine Unterstützung der Artistikdirektoren bei nationalen und internationalen Kürwettkämpfen

Sofern erforderlich, kann der IUF-Vorstand die formalen Entscheidungen des IFC jedoch mit einer Zweidrittelmehrheit überstimmen.

3.26.1 Auswahl des Chefkampfrichters

Ein Jahr vor der Unicon ernennt das IFC im Rahmen eines vom Freestyle-Kommissionsleiter vorgegebenen Ausschreibungsprozesses einen Chefkampfrichter für die Kürwettkämpfe. Bewerber aus allen Ländern können an diesem Prozess teilnehmen, und die entsprechenden Formulare werden auf der IUF-Website bereitgestellt. Nach seiner Benennung arbeitet der Chefkampfrichter bei der Vorbereitung der anstehenden Unicon Seite an Seite mit dem Freestyle-Direktor und dem Artistikdirektor. Der IUF-Vorstand muss der Ernennung des Chefkampfrichters durch Mehrheitsbeschluss zustimmen. Die Amtszeit des Chefkampfrichters endet mit Abschluss aller Kürveranstaltungen. Eine erneute Bewerbung für die nächste Unicon im Rahmen des oben geschilderten Ausschreibungsprozesses ist jedoch möglich.

3.26.2 Zertifizierung von Kampfrichtern für Technik und Präsentation

Bei internationalen Wettkämpfen übernimmt das IFC die Zertifizierung von Kampfrichtern in den Kategorien Technik und Präsentation für die bevorstehende Unicon. Alle Kandidaten müssen eine Woche vor dem Kürwettkampf einen Antrag an das IFC richten und im Rahmen der Unicon an einer Übungssitzung für Kampfrichter teilnehmen. Für die Leitung dieser Übungssitzung sind sowohl der Freestyle-Kommissionsleiter als auch der Chefkampfrichter zuständig. Kampfrichter müssen für jede Unicon erneut einen Antrag stellen und erneut zertifiziert werden. Die Einsatzplanung der Kampfrichter sowie ein möglicher Entzug der Zertifizierung bei mangelhafter Ausführung der Kampfrichtertätigkeit liegen allein im Ermessen des Chefkampfrichters. Kampfrichter können sowohl für die Kategorien Präsentation und Technik als auch für Standard Skill zertifiziert werden. Der IUF-Vorstand muss der Ernennung von Kampfrichtern durch Mehrheitsbeschluss zustimmen.

3.26.3 Abhaltung von Übungssitzungen für Kampfrichter vor Kürveranstaltungen

Bei internationalen Wettkämpfen müssen der Freestyle-Kommissionsleiter und der Chefkampfrichter zwei Übungssitzungen zur Kürwertung sowie zusätzlich zwei Termine zur Standard Skill-Wertung anbieten. Die Dauer dieser Sitzungen sollte jeweils ca. 60 Minuten betragen; der Übungsinhalt ist mit dem Chefkampfrichter und dem Freestyle-Kommissionsleiter abzustimmen. Können einzelne Kampfrichter aufgrund von unvorhergesehenen Umständen an keiner Sitzung teilnehmen, können sie bezüglich ihrer Zertifizierung eine Petition an das IFC richten.

3.26.4 Erstellung von Standards und Freigabeprozessen für Jr. Experts und Experts

Zum Aufgabenbereich des IFC und seiner jeweiligen Mitglieder gehört auch die Ausarbeitung von Standards für Wettkämpfer, die bei einer internationalen Kürveranstaltung (Unicon) in der Kategorie Expert oder Jr. Expert antreten möchten. Dieser Prozess besteht aus den folgenden Schritten:

- 1) Stellung eines Antrags beim IFC 3 Monate vor dem Wettkampf mit folgenden Angaben:
 - a) Skill Level der Fahrer (sofern bekannt)
 - b) Liste der 10-20 anspruchsvollsten, vom Fahrer bewältigten Übungen
 - c) Bisherige Kürerfahrten und Platzierungen
 - d) Eine unterzeichnete Empfehlung vom Präsidenten (oder einem vergleichbaren Offiziellen) der nationalen Organisation oder des Clubs, für die oder den der Fahrer antritt. Fahrer, die kein Mitglied in einem Club oder einer nationalen Organisation sind, müssen die oben genannten Informationen zusammen mit einem Videoband einreichen, auf dem entweder eine frühere oder eine aktuell ausgearbeitete Darbietung zu sehen ist.

- 2) Nach Erhalt und Prüfung der oben genannten Informationen erklärt das IFC seine Zustimmung oder Ablehnung bzw. fordert zusätzliche Informationen von den Fahrern an. Alle erforderlichen Unterlagen und Videos (sofern relevant) müssen dem IFC 3 Monate vor Beginn des internationalen Wettkampfes per E-Mail zugegangen sein. Fahrer, denen die Teilnahme in der Kategorie Expert oder Jr. Expert verweigert wird, können eine Petition an das IFC richten, um die Zulassung für die Kategorie Expert oder Jr. Expert zu erhalten. Derartige Petitionen werden vom IFC auf Einzelfallbasis und in Absprache mit dem IUF-Vorstand geprüft und entschieden.
- 3) Nachdem die Fahrer für die Kategorien Expert und Jr. Expert freigegeben wurden, muss der IUF-Vorstand der Entscheidung durch Mehrheitsbeschluss zustimmen.

3.26.5 Förderung des Freestyle-Einradsports in aller Welt

Das IFC setzt sich gemeinsam mit den nationalen Einradorganisationen dafür ein, den Freestyle-Einradsport auf der ganzen Welt zu fördern.

3.26.6 Überprüfung der Freestyle-Regelungen im IUF-Regelbuch und ggf. Vorlage von Vorschlägen beim zuständigen Ausschuss und IUF-Vorstand

Das IFC legt dem für das IUF-Regelbuch zuständigen Ausschuss sowie dem IUF-Vorstand (sofern erforderlich) Empfehlungen zur effektiven Umsetzung der Freestyle-Regeln und -Vorgaben bei internationalen Wettkämpfen vor.

3.26.7 Allgemeine Unterstützung der Artistikdirektoren bei nationalen und internationalen Kürwettkämpfen

Das IFC hält Kontakt zu Einradorganisationen aus aller Welt und leistet Hilfestellung bei lokalen, regionalen und nationalen Wettkämpfen. Das IFC setzt sich außerdem bei nationalen Organisationen für die Verwendung des IUF-Regelbuchs ein und bietet auf nationaler Ebene Lernprogramme zur Regelimplementierung an.

4 FREESTYLE JURYWERTUNG

Die Juryarbeit für Einzel-, Paar- und Gruppenküren ist in zwei Komponenten aufgeteilt, Technik und Präsentation.

Ausgebildete Kampfrichter haben die Möglichkeit entweder den Technikbereich oder den Präsentationsbereich oder aber beide Bereiche zu werten. Für jeden Bereich geben die Kampfrichter vier Wertungen ab und zwar in der Bandbreite von 0-10 Punkten.

Die gegebenen Punkte sollten sich nach den „Muster“-Wertungen richten.

Z.B. vergleicht man zwei Teilnehmer einer Startgruppe, wobei der erste Starter zwei schwerwiegende Abstiege und der zweite Teilnehmer über 20 schwerwiegende Abstiege hat, sollte der erste Starter nicht trotzdem 10 Punkte für den Bereich „Abstiege“ erhalten, nur weil er weniger Abstiege hat als der zweite Teilnehmer.

Die Juryarbeit für „Flatland“ oder Street Freestyle wird in Abschnitt 4.5 und 4.6 beschrieben. Hier wertet jedes Jurymitglied die komplette Darbietung.

4.1 Einzelkür – Technische Wertung

Der Technikbereich besteht aus vier Teilen. Jeder Kampfrichter gibt vier Wertungen in einer Skala von 0-10 Punkten ab. Tricks, die außerhalb des technischen Wertungsbereichs (Technical Judging Area, TJA) gezeigt werden, bleiben bei der technischen Wertung unberücksichtigt.

4.1.1 Vielfalt und Originalität der Tricks

In diesem Bereich gibt es zwei Teile. Unter **Vielfalt** sind die verschiedenen Arten der gezeigten Tricks zu verstehen. Eine Darbietung mit Tricks, die alle unterschiedlich sind, wird mehr Punkte erhalten, als eine solche mit einer geringeren Anzahl von Tricks, auch wenn der Gesamtschwierigkeitsgrad der gleiche ist. Zum Beispiel: Eine Kür mit hauptsächlich „Wheel-Walk-Tricks“ bekommt weniger Punkte als eine Darbietung mit „Wheel-Walk-Tricks“ und weiteren Tricks des gleichen Schwierigkeitsgrades. Ein anderes Beispiel: Wird ein schwieriger Trick zehnmal in der gleichen Kür gezeigt, wird die Wertung automatisch gesenkt, weil ja keine Zeit mehr bleibt, andere Tricks zu zeigen.

Um eine hohe Punktzahl für **Originalität** zu erhalten, müssen die Tricks mit neuen, einzigartigen Variationen gezeigt werden.

Begrenzungen: Es gibt einen Technischen Jury-(Wertungs-)Bereich (TJA/Technical Judging Area) mit den Maßen 14m x 11m und einer Fahrfläche, die größer sein kann als die TJA, sofern die Räumlichkeiten dieses zulassen. Beide Begrenzungen sind markiert und Tricks, die außerhalb der TJA gefahren werden, werden nicht gewertet.

Einradtricks: Alle Tricks bei denen ausschließlich das vom Fahrer kontrollierte Einrad den Hallenboden berührt sind Einradtricks.

Nicht Einradtricks: das Fahren auf jeglicher Art von Fahrzeugen mit 2 oder mehr Rädern auf dem Boden; jeglicher Trick, der nicht auf dem Einrad stattfindet; jeder Trick mit mehr als einem Berührungspunkt auf dem Boden, wie z.B. Stehen auf dem Einrad, während dieses auf dem Boden liegt oder Springen auf den Rahmen, wenn das Rad auf dem Boden liegt, etc. Das bezieht sich auch auf Dinge wie Tanzen, Mimik, Theaterspielen, Jonglieren, wenn das nicht auf dem Einrad geschieht.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	neue Tricks, Variationen von Tricks, große Vielfalt der verschiedenen Tricks, keine Konzentration auf nur 2 oder 3 verschiedene Trickarten
8	viele neue Tricks, Variationen von Tricks. Diese Punktzahl wird gegeben, wenn der Teilnehmer exzellent fährt in nur einem der beiden Bereiche (Vielfalt oder Originalität)
6	Originalität ist noch auffallend – aber Vielfalt nicht oder umgekehrt
4	von beidem ein wenig vorhanden.
2	wenig Originalität und nur eine Art von Tricks
0	nichts Neues – könnte eine Anfänger Standard Skill Routine sein.

4.1.2 Übergänge und Sicherheit

In diesem Bereich gibt es zwei Teile. Eine hohe Punktzahl wird vergeben für Übergänge, wenn der Fahrer direkt von einem Trick in den nächsten übergeht. Wenig Punkt gibt es, wenn der Fahrer einen Trick zeigt, dann in eine stabile Position zurück geht, z.B. zurück auf den Sattel und die Füße auf die Pedale und dann erst zum nächsten Trick übergeht. Ebenso gibt es geringe Punktzahlen für Übergänge, wenn z.B. zunächst Hüpfen, zusätzliches Fahren etc. vorangeht, bevor ein neuer, schwieriger Trick gezeigt wird – außer es ist offensichtlich, dass diese Mittel aus choreographischen Gründen zum bestimmten Abschnitt einer Musik, um den schwierigen Trick genau an einer bestimmten Musikstelle anzusetzen, eingesetzt werden.

Sicherheit: Sicherheit misst die Beherrschung des vom Fahrer gezeigten Tricks. Die Körperhaltung während des Tricks sollte eine gute Kontrolle und Sicherheit bei der Beherrschung des Einrades zeigen. Die Dauer eines Tricks ist ein Hinweis

auf das Niveau seiner Beherrschung. Das mehrfache Durchführen eines Tricks kann die Wertung im Bereich „Sicherheit“ erhöhen, aber die Wertung im Bereich Vielfalt und Schwierigkeitsgrad reduzieren. Zeigt ein Fahrer eine gute Haltung (Punkt 4.2.2) während der Durchführung eines schwierigen Tricks, sollte die Bewertung im Bereich „Sicherheit“ hoch sein.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Die Kür ist voll mit neuartigen Übergängen und der Fahrer geht von einem schwierigen Trick in den nächsten, ohne jemals in die stabile Fahrposition zurück zu gehen. Der Fahrer ist stabil und selbstsicher, zeigt eine gute Haltung, zeigt Tricks in angemessener Länge abgestimmt auf die Choreographie.
8	Der Fahrer verbindet schwierige Tricks miteinander, ohne jemals in die stabile Fahrposition zurück zu gehen, wirkt aber gelegentlich instabil oder schwankt. Die Punktzahl wird vergeben, wenn der Fahrer in nur einem der beiden Bereiche hervorragend ist (Übergänge oder Sicherheit).
6	Die Übergänge sind immer noch beeindruckend aber mangelnde Sicherheit ODER hohe Sicherheit aber wenig Übergänge.
4	Der Fahrer verbindet einige Tricks miteinander ohne in die stabile Fahrposition zurück zu gehen, Sicherheit auch gering.
2	Der Fahrer geht immer zurück in die stabile Fahrposition zwischen zwei schwierigen Tricks, wirkt instabil und zeigt wenig Kontrolle.
0	Erweckt den Anschein, dass er immer kurz vor dem Abstieg steht (und fällt auch möglicherweise ständig herunter), kehrt immer in die stabile Position zurück und braucht unangemessen viel Zeit, um den nächsten schwierigen Trick vorzubereiten.

4.1.3 Schwierigkeitsgrad

Der Schwierigkeitsgrad bemisst hervorragend ausgeführte Tricks. Eine hohe Punktzahl wird erreicht für eine Kür, die mit einer Vielzahl von Tricks mit einem hohen Schwierigkeitsgrad angehäuft ist. Eine hohe Punktzahl für diesen Bereich wird nicht gegeben, wenn die Darbietung nur ein oder zwei hochwertige Tricks enthält oder die Tricks ähnlicher Art sind, aber mit geringeren Variationen. Ausschließlich „Einradtricks“ werden bewertet, „Nicht-Einrad-Tricks“ fallen in den Präsentationsbereich. Tanzen, Jonglieren und andere „Nicht-Einrad-Tricks“ können die Präsentationswertung erhöhen, haben aber keinen Einfluss auf die Wertung in diesem Bereich.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Ausschließlich schwierige Tricks, keine einfachen Tricks oder einfaches Fahren
8	viele schwierige Tricks und wenig Fehler
6	geringer Durchschnittswert bei den Tricks oder viele Fehler.
4	nur ein oder zwei Tricks mit hohem Schwierigkeitsgrad
2	OK, Tricks werden ordentlich ausgeführt, ohne Fluss in der Darbietung
0	scheint ständig kurz vor dem Hinfallen zu sein, viele Wiederholungen von Tricks, geringer Schwierigkeitsgrad im Hinblick auf die gesamte Darbietung

4.1.4 Interpretation

Hierunter versteht man wie Tricks, Kostüme, Musik, Requisiten (falls eingesetzt), Haltung, Zusammenwirken bei der Präsentation. Falls ein Teil entfele, würde die gesamte Darbietung leiden. Die Elemente sollten stimmig sein und dazu beitragen, die gesamte Darbietung als Einheit erscheinen zu lassen.

Tricks: Diese sollten so gewählt werden, dass sie mit Kostüm und Musik und Haltung ein abgerundetes Thema ergeben. Es ist gut, wenn die Darbietung fließend und weich ist, eine anmutige Körperhaltung eingehalten wird. Tricks, die weniger anmutig sind, sind (typische) Tricks, wie Hüpf- oder Springtricks, und sollten nicht eingesetzt werden.

Kostüme: Dieses muss so gewählt sein, dass es die Darbietung unterstreicht und nicht störend bei der Ausführung der Tricks ist. Wenn Kostüme so gewählt sind, dass es zunächst erscheint, als würden sie den Teilnehmer behindern, es diesem aber gelingt, die gesamte Aufführung mit dem Kostüm erfolgreich darzustellen, sollte der Teilnehmer dafür nicht bestraft werden sondern statt dessen Extrapunkte für Haltung bekommen

Musik: Die Kampfrichter achten darauf, dass die Musik so gewählt ist, dass sie mit der gesamten Aufführung harmoniert. Die Tricks sollten so gewählt sein, dass sie zur Stimmung und zum Tempo der Musik passen. Musik, die ausschließlich als Hintergrundmusik gewählt wird oder nicht zu der Gesamtdarstellung passt, wird als schlechte Wahl bewertet. Bei einer Kür, die mit hoher Punktzahl bewertet wird, achtet der Fahrer auf Stimmung, Rhythmus, Thema oder Wechsel in der Musikart. Wenn die Musik über die erlaubte Zeit hinausgeht, ist der Fahrer mit Punktabzug zu bestrafen.

Requisiten: Wenn ein Einrad zu etwas Anderem, als für einen Einradtrick (Handstand auf dem Einrad, während sich das Einrad auf dem Boden befindet; auf dem Rahmen Springen, während das Einrad praktisch ganz auf dem Boden liegt) eingesetzt wird, ist dieses als Requisite anzusehen. Andere Requisiten können entfernbare Teile von Kostümen sein: Hüte, Kleider usw., Gegenstände, die dazu verwendet werden, eine Szene darzustellen oder eine Person. Bitte beachten, dass es heißt: „Der Einsatz von...“. Die Punktzahl wird nicht für die Requisiten gegeben sondern für den Effekt, die sie bewirken. Die Kampfrichter achten nicht auf die Requisiten an sich, sondern darauf, wie sie eingesetzt werden. Es ist nicht zwingend notwendig, dass Requisiten verwendet werden. Wenn keine Requisiten verwendet werden, sollte dies keinen Punktabzug zur Folge haben.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Die Darstellung ist komplett. Das Fehlen eines Teils, würde die gesamte Darbietung ruinieren. Skills bilden mit allen Elementen eine Einheit.
8	Wenn Requisiten eingesetzt werden und vier der fünf Elemente (Tricks , Kostüm, Musik, Requisite, Haltung) miteinander harmonieren und offensichtlich ein Element fehlt oder schlecht ausgeführt wird. Wenn keine Requisiten eingesetzt werden und nur drei der vier Elemente zusammen wirken.
6	Wenn Requisiten verwendet werden, nur drei der fünf Elemente harmonieren, um das Thema darzustellen und offensichtlich eins fehlt oder schlecht ausgeführt wird. Wenn keine Requisiten verwendet werden, nur zwei der vier Elemente miteinander harmonieren.
2	Ein Teil der Darbietung wirkt harmonisch, aber einige Elemente passen nicht zu einander (Musik passt nicht, Kostümwahl passt nicht, Requisiten wirken behäbig oder Tricks passen nicht zur Musik).
0	Die Darbietung wirkt irgendwie zusammengewürfelt, ohne über die gesamte Präsentation nachgedacht zu haben

4.2 Einzelkür – Präsentationswertung

Der Präsentationsteil wird bei der Wertung in vier Teile unterteilt. Jeder Kampfrichter gibt vier Wertungen in einer Skala von 0 – 10 Punkten ab.

4.2.1 Fehler: Abstiege (leichte und schwere)

Eine geringe Punktzahl gibt es für eine Darbietung mit mehr als acht schwerwiegenden Abstiegen, die die Kür unterbrechen. Eine mittlere Punktzahl gibt es für eine Darbietung, die etwa einen schweren Abstieg, wenige leichte Abstiege und nur eine geringe Feldüberschreitung beinhaltet. Eine hohe Wertung erfolgt für eine Kür ohne schweren Abstieg, wenige oder keine Abstiege und das Verbleiben innerhalb des Feldes. Kampfrichter sollten in der Lage sein zu erkennen, wann es sich um einen geplanten oder einen ungeplanten Abstieg handelt. Ein geplanter Abstieg kann z. B. sein, von den Pedalen herunterzugehen, nachdem der Fahrer fünf Umdrehungen Drageat fuhr.

Unter einem **schwerwiegenden Abstieg** werden Situationen verstanden, in denen das Einrad fällt und eine Hand oder ein anderer Körperteil als der Fuß bzw. die Füße des Fahrers den Boden berührt.

Ein **mittelschwerer Abstieg** liegt vor, wenn mindestens ein Fuß des Fahrers den Boden berührt und die Choreographie der Darbietung dadurch sichtbar unterbrochen wird. Ein Bodenkontakt anderer Körperteile erfolgt nicht. Für die Wertung eines mittelschweren Abstiegs spielt es keine Rolle, ob das Einrad fällt oder nicht.

Ein **geringfügiger Abstieg** liegt vor, wenn das Einrad nicht fällt, der Fahrer nur mit einem oder beiden Füßen leicht den Boden berührt und die Choreographie der Darbietung dadurch nicht unterbrochen wird. Ein Abstieg kann auch dann als geringfügig gewertet werden, wenn für die Kampfrichter nicht erkennbar ist, ob es sich um einen geplanten oder ungeplanten Abstieg handelt.

Begrenzungen: Es gibt einen technischen Jury-(Wertungs-)Bereich (TJA/Technical Judging Area) mit den Maßen 14m x 11m und einer Fahrfläche, die größer sein kann als die TJA, sofern die Räumlichkeiten dieses zulassen. Beide Begrenzungen sind markiert und Tricks, die außerhalb der TJA gefahren werden, werden nicht gewertet. Begrenzungsfehler werden gewertet, wenn der Fahrer die Begrenzungslinien der Fahrfläche überfährt. Die Überschreitung der TJA-Begrenzung wird nicht als Fehler gewertet. Ein **schwerwiegender Begrenzungsfehler** liegt vor, wenn der Fahrer die Fahrfläche um **mehr als eine** Radumdrehung überschreitet. Als **geringfügiger Begrenzungsfehler** wird gewertet, wenn der Fahrer die Fahrfläche um **weniger als eine** Radumdrehung überschreitet.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	1 geringfügiger Abstieg/Begrenzungsfehler oder fehlerlos
8	2 schwerwiegende Abstiege, ansonsten keine weiteren Probleme ODER 1 schwerwiegender Abstieg und 4 geringfügige Abstiege/Begrenzungsfehler ODER 1 schwerwiegender Abstieg und 1 mittelschwerer Abstieg/schwerer Begrenzungsfehler und 2 geringfügige Abstiege/Begrenzungsfehler ODER 4 mittelschwere Abstiege/schwere Begrenzungsfehler, ansonsten keine weiteren Probleme ODER 2 mittelschwere Abstiege/schwere Begrenzungsfehler und 4 geringfügige Abstiege/Begrenzungsfehler
6	4 schwerwiegende Abstiege, ansonsten keine weiteren Probleme ODER 3 schwerwiegende Abstiege und 2 mittelschwere Abstiege/schwere Begrenzungsfehler ODER 3 schwerwiegende Abstiege und 1 mittelschwerer Abstieg/schwerer Begrenzungsfehler und 2 geringfügige Abstiege/Begrenzungsfehler ODER 3 schwerwiegende Abstiege und 4 geringfügige Abstiege/Begrenzungsfehler ODER 2 schwerwiegende Abstiege und 4 mittelschwere Abstiege/schwere Begrenzungsfehler ODER 2 schwerwiegende Abstiege und 8 geringfügige Abstiege/Begrenzungsfehler ODER 8 mittelschwere Abstiege/schwere Begrenzungsfehler, ansonsten keine weiteren Probleme ODER 6 mittelschwere Abstiege/schwere Begrenzungsfehler und 4 geringfügige Abstiege/Begrenzungsfehler
0	10 oder mehr schwerwiegende Abstiege

Bei der Berechnung des Punktwertes kann wie folgt vorgegangen werden:

$$\begin{aligned} \text{Punktwert} &= 10 - (\text{Anzahl schwerwiegender Abstiege}) - 0,5 \times (\text{Anzahl mittelschwerer Abstiege}) \\ &\quad - 0,25 \times (\text{Anzahl geringfügiger Abstiege}) \\ &\quad - 0,5 \times (\text{Anzahl schwerer Begrenzungsfehler}) - 0,25 \times (\text{Anzahl geringfügiger Begrenzungsfehler}) \end{aligned}$$

4.2.2 Choreografie und Haltung

Choreografie: Die Präsentation ist so angelegt, dass die gesamte Fahrfläche effektiv genutzt wird, Tricks in Linien- und Kreisform werden in Richtung und Länge variiert. Das Timing ist so geplant, dass die erlaubte Zeit komplett ausgenutzt wird. Die Tricks sind so angeordnet, dass eine große Vielfalt vorhanden ist. Der Fahrer fährt nicht einfach von einem Punkt zum nächsten, um den nächsten Trick zu beginnen. Eine hohe Punktzahl wird für eine Präsentation gegeben, die eine Struktur hat, nämlich einen Anfang, einen Mittelteil und ein Ende.

Haltung: Der Körper wird dazu eingesetzt, um die gesamte Stimmung oder das Thema darzustellen. Präsentationen, bei denen die adäquate Körperhaltung während der gesamten Darbietung aufrechterhalten wird, besonders bei schwierigen Tricks, sollten eine höhere Wertung erhalten als solche, bei denen die adäquate Körperhaltung nur bei stabiler Fahrposition erreicht wird. Die Kampfrichter müssen darauf achten, ob es sich um gewollte Körperbewegungen oder um solche, die lediglich dazu dienen, die Balance zu halten, handelt. In einer anmutigen ballettähnlichen Präsentation sollte die Körperhaltung anmutig und fließend sein, bei einem technischen bzw. „Street“-Thema sollte dagegen die Körperhaltung diesem Thema angepasst sein. Andere Nicht-Einradtricks, wie Tanzen, Mimik, Theater, Jonglieren, Turnen, Musizieren usw. werden bei der Wertung berücksichtigt. Diese Bereiche sollten aber zum Thema der Präsentation passen. Ein Fahrer, der die Hälfte seiner Präsentation damit verbringt, neben seinem Einrad umher zu tanzen, bietet keinen Grund zu höherer Bewertung, unabhängig davon, wie schwierig die Tanzeinlage sein mag.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Die Präsentation ist so angelegt, dass der vorhandene Platz effektiv genutzt wird. Eine große Vielfalt ist vorhanden; die Präsentation ist offensichtlich strukturiert. Körperhaltung wird dazu eingesetzt, die Stimmung und das Thema des Stücks zu unterstreichen und nicht dazu, die Balance zu sichern
6	Geringe Vielfalt bei der Choreografie. Adäquate Körperhaltung nur gelegentlich
4	Entweder hervorragende Choreografie und keine Körperhaltung oder fantastische Haltung und keine Choreografie
0	Alle Tricks werden auf gleiche Bahnen ausgeführt, Körperhaltung passt nicht zur Darbietung, andere Nicht-Einradtricks

4.2.3 Originalität und Show

Originalität: Die Kampfrichter bewerten Originalität in allen Bereichen der Kür positiv (neue Fahrfiguren, einzigartige Darbietung oder eine Darbietung, die einzigartige Elemente enthält).

Show: Die Kampfrichter achten auf die Fähigkeit des Fahrers, das Publikum durch Darstellung von Gefühlen oder durch Unterhaltung (Entertainment) in seinen Bann zu ziehen. Der Fahrer sollte seine Aufführung so wählen, dass er Blickkontakt zum Publikum bewahrt, sein Gesichtsausdruck entsprechend ist und er das Publikum zum Teil seiner Darbietung macht. Ein geringer Showanteil, wird erreicht, wenn der Fahrer seine Augen ständig niederschlägt, seine Mimik hohe Anspannung verrät, er nicht lächelt, vor sich hinmurmelt, wenn etwas nicht gelingt und wenn offensichtlich kein „Draht zum Publikum“ vorhanden ist.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Originelle und fantastische Show. Das Publikum ist enthusiastisch.
6	Etwas Originalität und Show
4	Entweder hervorragende Originalität ohne Show oder hervorragende Show ohne Originalität
0	Alte „Leier“. Das Publikum ist offensichtlich gelangweilt und desinteressiert. Die einzige Publikumsreaktion erfolgt von den Teammitgliedern.

4.2.4 Interpretation

Hierunter versteht man, wie Tricks, Kostüme, Musik, Requisiten (falls eingesetzt) und Haltung bei der Präsentation zusammenwirken. Falls ein Teil entfele, würde die gesamte Darbietung leiden. Die Elemente sollten stimmig sein und dazu beitragen, die gesamte Darbietung als Einheit erscheinen zu lassen.

Kostüme: Dieses muss so gewählt sein, dass es die Darbietung unterstreicht und nicht störend bei der Ausführung der Tricks ist. Wenn Kostüme so gewählt sind, dass es zunächst erscheint, als würden sie den Teilnehmer behindern, es diesem aber gelingt, die gesamte Aufführung mit dem Kostüm erfolgreich darzustellen, sollte der Teilnehmer dafür nicht bestraft werden sondern statt dessen Extrapunkte für Haltung bekommen.

Musik: Die Kampfrichter achten darauf, dass die Musik so gewählt ist, dass sie mit der gesamten Aufführung harmoniert. Die Tricks sollten so gewählt sein, dass sie zur Stimmung und zum Tempo der Musik passen. Musik, die ausschließlich als Hintergrundmusik gewählt wird, oder nicht zu der Gesamtdarstellung passt, wird als schlechte Wahl bewertet. Bei einer Kür, die mit hoher Punktzahl bewertet wird, achtet der Fahrer auf Stimmung, Rhythmus, Thema oder Wechsel in der Musikart. Wenn die Musik über die erlaubte Zeit hinausgeht, ist der Fahrer mit Punktabzug zu bestrafen.

Requisiten: Wenn ein Einrad zu etwas Anderem, als für einen Einradtrick (Handstand auf dem Einrad, während sich das Einrad auf dem Boden befindet; auf dem Rahmen springen, während das Einrad praktisch ganz auf dem Boden liegt) eingesetzt wird, ist dieses als Requisite anzusehen. Andere Requisiten können entfernbare Teile von Kostümen sein: Hüte, Kleider usw., Gegenstände, die dazu verwendet werden, eine Szene darzustellen oder eine Person. Bitte beachten, dass es heißt: „Der Einsatz von . . .“, Die Punktzahl wird nicht für die Requisiten gegeben sondern für den Effekt, die sie bewirken. Die Kampfrichter achten nicht auf die Requisiten ansich, sondern darauf, wie sie eingesetzt werden. Es ist nicht zwingend notwendig, dass Requisiten verwendet werden. Wenn keine Requisiten verwendet werden, sollte dies keinen Punktabzug zur Folge haben.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Die Präsentation ist komplett. Das Fehlen eines Teils würde die gesamte Darbietung ruinieren.
8	Sieht gut aus, aber es gibt Raum zu Verbesserungen.
6	Wenn Requisiten benutzt werden, nur drei der vier Elemente (Kostüme, Musik, Requisiten, Haltung) sind aufeinander abgestimmt, um das Thema darzustellen. Es fehlt offensichtlich ein Element oder ist schlecht ausgeführt. Wenn keine Requisiten eingesetzt werden, sind nur zwei der drei Elemente aufeinander abgestimmt.
2	Ein Teil der Präsentation sieht gut aus, aber verschiedene Elemente passen nicht zu einander (Musik passt nicht, Kostümwahl ist unpassend, die Requisiten wirken steif oder die Tricks passen nicht zur Musik).
0	Die Präsentation wirkt zusammengewürfelt, ohne dass sie durchdacht wird.

4.3 Paarküren – Zusätzliche Wertungskriterien

Kampfrichter für Paarküren müssen die Präsentation von zwei Einradfahrern beachten. Alle Wertungskriterien für Einzelküren gelten auch hier, aber die zusätzlichen Punkte, die nachfolgend genannt werden, müssen zusätzlich beachtet werden.

Technische Wertung: Die Abschnitte 4.1.1, 4.1.2, 4.1.4 gelten bei Paarküren ebenso wie bei Einzelküren. Der Abschnitt 4.1.3 hat die zusätzliche Merkmale, wie in Abschnitt 4.3. 1 erläutert (nachfolgend).

Präsentationswertung: Die Abschnitte 4.2.1, 4.2.3. und 4.2.4 werden genauso gehandhabt, wie bei der Wertung von Einzelküren. Der Abschnitt 4.2.2 wird ersetzt durch den Abschnitt 4.3.3 (nachfolgend).

4.3.1 Paarkür: Schwierigkeitsgrad

Der Schwierigkeitsgrad bei einer Präsentation von mehreren Personen ist dahingehend zu bewerten, dass der Schwierigkeitsgrad bewertet wird, den das Paar als Ganzes zeigt und nicht nach dem Schwierigkeitsgrad, den eine der Personen zeigt. Wenn die Fähigkeiten des einen Fahrers viel höher sind, als die des Anderen, müssen die Kampfrichter die Benotung für den Bereich Schwierigkeiten irgendwo im Mittelleistungsbereich beider Fahrer festlegen. Ein Trick, bei dem die beiden Fahrer sich offensichtlich gegenseitig stützen, wird geringer bewertet, als der gleiche Trick, wenn er offensichtlich unabhängig vom anderen gleichzeitig dargeboten wird. Die Kampfrichter müssen in der Lage sein, zu unterscheiden, ob es sich um „Stützen“ oder „künstlerischen Kontakt“ handelt. Fahrer, die sich an den Händen halten, müssen sich nicht unbedingt stützen, aber wenn diese ineinander verschränkt sind, stützen sie sich möglicherweise.

Achtung: Einige Tricks können schwieriger sein, wenn sich die Fahrer an den Händen halten, z. B. beim Einbein.

Paare vs. Doubles (zwei Fahrer auf einem Einrad): Einige Fahrer setzen verbunden mit Kraft und Hebungen viele solcher „Doubles“ ein. Andere Fahrer setzen dies Mittel überhaupt nicht ein. Wie soll man es vergleichen? Es ist daran zu denken, dass die Fertigkeiten beider Fahrer bewertet werden. Wenn der Basisfahrer nicht viele Einradtricks zeigt, während er fährt, müssen das die Kampfrichter beachten und die Bewertungen unter dem Punkt Schwierigkeiten entsprechend anpassen. Wenn der Basisfahrer gar nicht fährt, kann man argumentieren, dass es sich hier nicht um eine Paarkür handelt und deshalb einen entsprechend hohen Punktabzug vornehmen. Diese „Double“-Aufführungen sind schwierig für beide Fahrer, aber man muss abwägen, zwischen „Double“ und landläufiger Paarkür

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Alles sehr schwierige Tricks. Keine einfachen Tricks oder einfaches Fahren. Beide Fahrer verfügen über die gleiche hohen Fertigkeiten
8	Viele Tricks mit hohem Schwierigkeitsgrad und wenig Fehler
6	Allgemein geringerer Durchschnitt an Schwierigkeiten oder viele Fehler. ODER ein Fahrer verfügt über hohe Fertigkeiten und der andere Fahrer nicht
4	Nur ein oder zwei Tricks mit einem hohen Schwierigkeitsgrad
2	OK. Tricks werden in einer angemessenen Länge gezeigt, ohne aber auf den Fluss der Präsentation zu achten
0	Es hat den Anschein, dass ständig gegen das Herunterfallen angekämpft wird. Geringer durchschnittlicher Schwierigkeitsgrad

4.3.2 Paarkür: Fehler – Abstiege (geringfügige und schwere)

Die gleichen Regeln finden Anwendung wie bei den Einzelküren.

4.3.3 Paarkür: Choreografie und Haltung

Choreografie: Die Präsentation ist so angelegt, dass die gesamte Fahrfläche effektiv genutzt wird, Tricks in Linien- und Kreisform werden in Richtung und Länge variiert. Das Timing ist so geplant, dass die erlaubte Zeit komplett ausgenutzt wird. Die Tricks sind so angeordnet, dass eine große Vielfalt vorhanden ist. Der Fahrer fährt nicht einfach von einem Punkt zum nächsten, um den nächsten Trick zu beginnen. Eine hohe Punktzahl, wird für eine Präsentation gegeben, die eine Struktur hat, nämlich einen Anfang, einen Mittelteil und ein Ende. Zwei Fahrer zusammen müssen nicht jeweils den gleichen Raum auf dem Feld abdecken, aber wenn es sich z.B. um eine Tanzdarbietung handelt, mit einem weiblichen und männlichen Fahrer, wird es nicht die Punktzahl erhöhen, wenn die Fahrer immer in den entgegengesetzten Bereichen unterwegs sind. Abhängig vom Thema der Darbietung können sich die Akteure aber immer zusammen im gleichen Bereich aufhalten. Die Kampfrichter müssen abwägen, ob dieses zu dieser Darbietung passt oder nicht. Allgemein kann man sagen, dass es nicht die Punktzahl erhöhen wird, wenn die Fahrer ständig von einander weg und wieder aufeinander zu fahren.

Haltung: Der Körper wird dazu eingesetzt, um die gesamte Stimmung oder das Thema darzustellen. Präsentationen, bei denen die adäquate Körperhaltung während der gesamten Darbietung aufrechterhalten wird, besonders bei schwierigen Tricks, sollten eine höhere Wertung erhalten als solche, bei denen die adäquate Körperhaltung nur bei stabiler Fahrposition erreicht wird. Die Kampfrichter müssen darauf achten, ob es sich um gewollte Körperbewegungen oder um solche, die lediglich dazu dienen, die Balance zu halten, handelt. In einer anmutigen ballettähnlichen Präsentation sollte die Körperhaltung anmutig und fließend sein, bei einem technischen bzw. „Street“-Thema sollte dagegen die Körperhaltung diesem Thema angepasst sein. Andere Nicht-Einradtricks, wie Tanzen, Mimik, Theater, Jonglieren, Turnen, Musizieren usw. werden bei der Wertung berücksichtigt. Diese Bereiche sollten aber zum Thema der Präsentation passen. Ein Fahrer, der die Hälfte seiner Präsentation damit verbringt, neben seinem Einrad her zu tanzen, bietet keinen Grund zu höherer Bewertung, unabhängig davon, wie schwierig die Tanzeinlage sein mag. Die Kampfrichter achten darauf, wie die Fahrer miteinander harmonisieren, wirken sie wie ein Team oder fährt jeder für sich in seiner eigenen Welt zur gleichen Musik?

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Die Präsentation ist so angelegt, dass der vorhandene Platz effektiv genutzt wird. Eine große Vielfalt ist vorhanden; die Präsentation ist offensichtlich strukturiert. Körperhaltung wird dazu eingesetzt, die Stimmung und das Thema des Stücks zu unterstreichen und nicht dazu, die Balance zu sichern
6	Geringe Vielfalt bei der Choreografie. Adäquate Körperhaltung nur gelegentlich
4	Entweder hervorragende Choreografie und keine Körperhaltung oder fantastische Haltung und keine Choreografie
0	Alle Tricks werden auf gleiche Bahnen ausgeführt, Körperhaltung passt nicht zur Darbietung, andere Nicht-Einradtricks

4.4 Gruppenküren – Zusätzliche Wertungskriterien

Hier finden die gleichen Kriterien Anwendung wie bei Einzel- und Paarküren. Es müssen jedoch einzelne zusätzliche Punkte beachtet werden. Eine Gruppe mit mehreren Fahrern hat mehr Optionen, was und wie etwas präsentiert werden kann. Die Fahrer können alle dieselben Fertigkeiten haben oder aber unterschiedliche. Einige Gruppen werden größer sein als andere. Alle die Kriterien müssen berücksichtigt werden. Bei der Technik- und Präsentationswertung finden die Punkte 4.1.4, 4.2.3 und 4.2.4 Anwendung.

4.4.1 Gruppenküren: Vielfalt und Originalität der Tricks

In diesem Bereich gibt es zwei Teile. Unter Vielfalt sind die verschiedenen Arten der gezeigten Tricks zu verstehen. Eine Darbietung mit Tricks, die alle unterschiedlich sind, wird mehr Punkte erhalten, als eine solche mit einer geringeren Anzahl von Tricks, auch wenn der Gesamtschwierigkeitsgrad der gleiche ist. Zum Beispiel: Eine Kür mit hauptsächlich „wheel-walk-tricks“ bekommt weniger Punkte als eine Darbietung mit „Wheel-Walk-Tricks“ und weiteren Tricks des gleichen Schwierigkeitsgrades. Ein anderes Beispiel: Wird ein schwieriger Trick zehnmal in der gleichen Kür gezeigt, wird die Wertung automatisch gesenkt, weil ja keine Zeit mehr bleibt, andere Tricks zu zeigen.

Um eine hohe Punktzahl für Originalität zu erhalten, müssen die Tricks mit neuen, einzigartigen Variationen gezeigt werden. Gruppenküren, die neue Elemente und Ideen enthalten, sollen eine hohe Wertung in diesem Bereich erhalten. Küren, die nur einfache Figuren ohne Tricks haben, erhalten eine niedrige Wertung

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Viele neue Tricks, Variationen von Tricks, große Vielfalt der verschiedenen Tricks, keine Konzentration auf nur zwei oder drei verschiedene Trickarten. Die Vielfalt muss von allen Fahrern der Gruppe gezeigt werden UND die Fahrer verbinden schwierige Tricks miteinander, ohne vorher in die stabile Fahrposition zurück zu kehren
8	Viele neue Tricks, Variationen von Tricks. Diese Punktzahl wird gegeben, wenn die Teilnehmer exzellent in nur einem der beiden Bereiche (Vielfalt oder Originalität) fahren.
6	Originalität ist noch auffallend – aber Vielfalt nicht oder umgekehrt
4	Von beidem ein wenig vorhanden
2	Wenig Originalität und nur eine Art von Tricks
0	nichts Neues – könnte Anfängerkür sein

4.4.2 Gruppenküren: Übergänge und Sicherheit

In diesem Bereich gibt es zwei Teile. Eine hohe Punktzahl wird vergeben für Übergänge, wenn die Fahrer direkt von einem Trick in den nächsten übergehen. Wenig Punkt gibt es, wenn die Fahrer einen Trick zeigen, dann in eine stabile Position zurückgehen (auf den Sattel mit den Füßen auf den Pedalen sitzend) und dann erst zum nächsten Trick übergehen. Ebenso gibt es geringe Punktzahlen für Übergänge, wenn z.B. zunächst Hüpfen, zusätzliches Fahren etc. vorangeht, bevor ein neuer schwieriger Trick gezeigt wird – außer es ist offensichtlich, dass diese Mittel aus choreographischen Gründen zum bestimmten Abschnitt einer Musik, um den schwierigen Trick genau an einer bestimmten Musikstelle anzusetzen, eingesetzt werden.

Sicherheit: Sicherheit misst die Beherrschung der von den Fahrern gezeigten Tricks. Die Körperhaltung während des Tricks sollte eine gute Kontrolle und Sicherheit bei der Beherrschung des Einrades zeigen. Die Dauer eines Tricks ist ein Hinweis auf das Niveau seiner Beherrschung. Das mehrfache Durchführen eines Tricks kann die Wertung im Bereich „Sicherheit“ erhöhen aber die Wertung im Bereich Vielfalt und Schwierigkeitsgrad reduzieren. Zeigt die Gruppe eine gute Haltung (Punkt 4.2.2) während der Durchführung eines schwierigen Tricks sollte die Bewertung im Bereich „Sicherheit“ hoch sein.

Musterwertung – die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Die Kür ist voll mit neuartigen Übergängen und die Fahrer gehen von einem schwierigen Trick in den nächsten ohne jemals in die stabile Fahrposition zurück zu gehen. Die Fahrer sind stabil und selbstsicher, zeigen gute Haltungen und zeigen Tricks in angemessener Länge abgestimmt auf die Choreographie
8	Die Fahrer verbinden schwierige Tricks miteinander ohne jemals in die stabile Fahrposition zurück zu gehen, wirken aber gelegentlich instabil oder schwanken. Die Punktzahl wird vergeben, wenn die Fahrer in nur einem der beiden Bereiche hervorragend sind (Übergänge oder Sicherheit)
6	Die Übergänge sind immer noch beeindruckend, aber mangelnde Sicherheit ODER hohe Sicherheit aber wenig Übergänge
4	Die Fahrer verbindet einige Tricks miteinander ohne die die stabile Fahrposition zurück zu gehen, Sicherheit auch gering
2	Die Fahrer gehen zwischen zwei schwierigen Tricks immer zurück in die stabile Fahrposition, wirken instabil und zeigen wenig Kontrolle
0	Erwecken den Anschein, dass sie immer kurz vor dem Abstieg stehen (und fallen auch möglicherweise ständig herunter), kehren immer die die stabile Position zurück und brauchen unangemessen viel Zeit, um den nächsten schwierigen Trick vorzubereiten

4.4.3 Gruppenkür: Schwierigkeitsgrad

Wie bei der Paarkür müssen die Kampfrichter zu einer Schwierigkeitswertung finden, die einer Gruppe von Fahrern mit stark unterschiedlichem Niveau gerecht wird. Höchste Schwierigkeiten, die nur von einem einzigen Fahrer gezeigt werden, können die Schwierigkeitswertung nicht auf oberstes Niveau heben. Hohe Wertungen sollen nicht vergeben werden, wenn nur ein oder zwei der gezeigten Übungen ein hohes Niveau haben, selbst wenn sie von allen Fahrern ausgeführt werden, oder im Falle von Übungen derselben Art mit geringen Variationen. Alle Fahrer der Kür müssen effektiv eingesetzt werden. Das bedeutet, falls einzelne Fahrer Anfängerniveau haben, können sie trotzdem Kreise fahren, Fahnen tragen, von anderen Fahrern getragen werden, etc. Fahrer sollen nicht an der Seite stehen müssen.

Kleine gegenüber großen Gruppen: Einige Gruppen werden deutlich kleiner oder größer sein als andere. Die Kampfrichter müssen dies in ihren Entscheidungen berücksichtigen. Große Gruppen werden eher in Formationen fahren und Muster zeigen, während kleinere Gruppen sich auf schwierigere Übungen konzentrieren werden. Bei so vielen Möglichkeiten müssen die Kampfrichter viele verschiedene Faktoren vergleichen, um zu einem angemessenen Urteil zu gelangen. Eine große Anzahl von Fahrern alleine soll nicht zu einer hohen Schwierigkeitswertung führen, ebenso wenig wie ein paar wenige schwierige Übungen, die von einer kleinen Gruppe gezeigt werden. Die Kampfrichter müssen die Gruppengröße als Teil der gesamten Kür betrachten, einschließlich der Vorteile und Einschränkungen im Hinblick auf die gezeigten Übungen, die die Gruppengröße mit sich bringt.

Der Schwierigkeitsgrad gilt für erfolgreich gezeigte Übungen. Hohe Wertungen belohnen Küren, die mit vielen unterschiedlichen Übungen gefüllt sind. Nur „Einradtricks“ werden gewertet. Nicht-Einradtricks beeinflussen nur die Präsentationswertung. Tanzen, Jonglieren und andere Nicht-Einradtricks können nur die Präsentationswertung verbessern, haben aber keinen Einfluss auf die Schwierigkeitswertung.

Einradtricks: Alle Übungen (Balancefertigkeiten) gelten als Einradtricks, bei denen nur ein Stützpunkt, nämlich das Rad, die Fahrfläche berührt und bei denen die Bewegung des Rads durch den Fahrer kontrolliert wird, wodurch er die Balance hält.

Nicht-Einradtricks: Dazu zählt das Fahren eines beliebigen Fahrzeugs mit zwei oder mehr Rädern am Boden, sowie beliebige Tricks, die nicht auf einem Einrad gezeigt werden, sowie alle Tricks mit mehr als einem Stützpunkt auf der Fahrfläche, wie das Stehen auf einem am Boden liegenden Einrad, Springen während man auf der Gabel steht (mit dem Sattel auf dem Boden) und zwei Berührungspunkte mit der Fahrfläche (Rad und Sattel), wenn sich das Gewicht des Fahrers auf beide verteilt. Der Begriff bezieht sich auf Übungen wie Tanzen, Pantomime, Comedy, Jonglieren, Musizieren oder das Fahren von Fahrzeugen, die nicht der Definition eines Einrads entsprechen. Siehe Definitionen.

Der Schwierigkeitsgrad gilt für erfolgreich gezeigte Übungen. Hohe Wertungen belohnen Küren, die mit vielen Übungen hoher Schwierigkeit gefüllt sind. Hohe Wertungen sollen nicht vergeben werden, falls nur ein oder zwei der gezeigten Tricks eine hohe Schwierigkeit haben oder für Tricks derselben Art mit kleinen Variationen. Nur „Einradtricks“ werden gewertet. Nicht-Einradtricks beeinflussen nur die Präsentationswertung. Tanzen, Jonglieren und andere Nicht-Einradtricks können nur die Präsentationswertung verbessern, haben aber keinen Einfluss auf die Schwierigkeitswertung.

Wertungsrichtlinien – die Wertung soll den unten beschriebenen Definitionen entsprechen

Wertung	Beispiele für beobachtetes Fahren
10	Ausschließlich sehr schwierige Tricks ohne einfache Tricks oder einfaches Fahren, gezeigt von allen Fahrern.
8	Viele Tricks mit hoher Schwierigkeit, aber kleine Fehler Nicht alle Fahrer zeigen dieselbe Schwierigkeit.
6	Allgemein von niedrigerem Durchschnitt oder mit vielen Fehlern.
4	Nur ein oder zwei Tricks von hohem Niveau, gezeigt von wenigen Fahrern.
2	Ok und die Tricks ausreichend lange gezeigt ohne den Fluss der Kür zu beeinträchtigen.
0	Wirkt wie ständiges Stürzen; viele Wiederholungen der Tricks; geringe Schwierigkeit im Durchschnitt über die gesamte Kür.

4.4.4 Gruppenkür: Fehler - Abstiege (geringfügige und schwerwiegende) und Begrenzungen

Die Anzahl der Abstiege sollte gewichtet werden nach Anzahl der Mitglieder der Gruppe. Es erfolgt eine hohe Punktzahl für eine Präsentation mit keinen schwerwiegenden Abstiegen, mit wenigen oder keinen geringfügigen Abstiegen und dem Verbleiben innerhalb der Feldbegrenzung. Eine Gruppe mit fünf Teilnehmern kann keine mittlere Wertung erhalten, wenn sie fünf schwerwiegende Abstiege hat, während eine Gruppe mit 15 Fahrern, die fünf schwerwiegende Abstiege hat, noch eine mittlere Wertung bekommen kann. Kampfrichter müssen in der Lage sein, zwischen geplanten und ungeplanten Abstiegen zu unterscheiden. Ein geplanter Abstieg kann das Heruntergehen von den Pedalen nach fünf Drageat-Umdrehungen sein.

Schwerwiegender Abstieg bei schwierigen Tricks: Hierunter versteht man, wenn das Einrad fällt, der Fahrer stürzt und der Trick vollständig verloren geht während der Darbietung einer an sich schwierigen Präsentation. Entweder wird der versuchte Trick wiederholt oder komplett weggelassen.

Schwerwiegender Abstieg bei leichten Tricks: Wenn das Einrad fällt, der Fahrer stürzt und der Trick komplett verloren geht bei der Ausführung eines einfachen Tricks oder nachdem ein schwieriger Teil eines schweren Tricks durchgeführt wurde. Der versuchte Trick wurde vor dem Sturz teilweise ausgeführt. Als schwerwiegende Abstiege bei leichten Tricks werden gewertet, wenn der Fahrer offensichtlich über die Abstiege verärgert ist oder wenn durch diese Abstiege die Choreografie völlig durcheinander gerät.

Geringfügige Abstiege : Sind solche, wenn der Fahrer leicht den Boden berührt oder nur leicht die Kontrolle über sein Einrad nach der Ausführung eines Tricks verliert. Die Präsentation wird durch diesen Abstieg kaum beeinflusst. Als geringfügig wird auch gewertet, wenn der Fahrer nach einem unbeabsichtigten Abstieg, diesen so überspielt, dass das Publikum den Eindruck hat, er sei geplant gewesen.

Feldbegrenzungen: Die Fahrer sollten versuchen, innerhalb der gekennzeichneten Begrenzungen zu bleiben. Wenn es zu einer leichten, offensichtlich unbeabsichtigten Grenzüberschreitung kommt, sollte diese nicht zu hart bestraft werden. Wenn aber die Gruppe diese Begrenzungen komplett ignoriert und ständig außerhalb des Feldes fährt, kann in diesem Bereich keine hohe Punktzahl erreicht werden, selbst wenn es in der Präsentation keine Abstiege gibt. Ein schwerwiegender Begrenzungsfehler entspricht einem schwerwiegenden Abstieg bei schwierigen Tricks. Ein geringfügiger Begrenzungsfehler entspricht einem geringfügigen Abstieg.

Musterwertung – für Gruppen von 10 – 15 Personen - die Wertung sollte sich mit dieser Beschreibung decken

Punkte	Beispiele des beobachteten Fahrens
10	Zwei geringfügige Abstiege oder fehlerlos
8	Vier schwerwiegende Abstiege bei schwierigen Tricks, ansonsten keine anderen Probleme ODER zwei schwerwiegende Abstiege bei einem schwierigen Trick und acht geringfügige Abstiege ODER zwei schwerwiegende Abstiege bei einem schwierigen Trick und zwei schwerwiegende Abstiege bei einem leichten Trick und vier geringfügige Abstiege ODER acht schwerwiegende Abstiege bei leichten Tricks und ansonsten keine Probleme ODER vier schwerwiegende Abstiege bei leichten Tricks und acht geringfügige Abstiege
6	Acht schwerwiegende Abstiege bei schweren Tricks und ansonsten keine Probleme ODER sechs schwerwiegende Abstiege bei schweren Tricks und vier schwerwiegende Abstiege bei leichten Tricks ODER sechs schwere Abstiege bei schwierigen Tricks und zwei schwerer Abstiege bei leichten Tricks und zwei geringfügige Abstiege ODER sechs schwere Abstiege bei schwierigen Tricks und acht geringfügige Abstiege ODER vier schwere Abstiege bei schwierigen Tricks und acht schwere Abstiege bei leichten Tricks Oder vier schwere Abstiege bei schwierigen Tricks und 16 geringfügige Abstiege ODER 16 schwerwiegende Abstiege bei leichten Tricks ansonsten keine Probleme ODER zehn schwerwiegende Abstiege bei leichten Tricks und zwölf geringfügige Abstiege
0	10 schwerwiegende Abstiege oder mehr bei schwierigen Tricks

Bei der Berechnung des Punktwertes kann wie folgt vorgegangen werden:

- Punktwert 10 - 0,5x Anzahl der schwerwiegenden Abstiege bei Tricks
- 0,25x Anzahl der schwerwiegenden Abstiege bei leichten Tricks
- 0,125 x Anzahl geringfügiger Abstiege

4.4.5 Gruppenkür: Choreografie und Haltung

Zusätzlich zu den Beschreibungen unter Einzelkür (Abschnitt 4.2.2.) beachten die Kampfrichter die Teamarbeit und die Kooperation. Wissen alle Fahrer, an welcher Position sie sein sollten, sehen sie mehr aus, als ob sie nur kreuz und quer fahren, statt zusammen zu wirken? Wenn ein Fahrer fällt, helfen die anderen ihm/ihr hoch etc. Die Kampfrichter beachten, ob der Bewegungsfluss einheitlich ist und von allen Fahrern ausgeführt wird.

4.5 Flatland Wertung

4.5.1 Anzahl der Kampfrichter

Die Anzahl der eingesetzten Kampfrichter muss stets ungerade sein, um einen Gleichstand zu verhindern.

4.5.2 Wettkampffläche

Benötigt wird eine Fahrfläche von 11 x 14 Metern. Das Publikum kann sich so nahe wie möglich an der Begrenzung aufhalten. Wettbewerbe können je nach Witterung und Möglichkeiten des Veranstalters in der Halle oder im Freien abgehalten werden. Bei Wettkämpfen in der Halle ist die freie Verwendung von Einrädern zu bedenken und ggf. aus Schutzgründen der Boden abzudecken.

4.5.3 Vorausscheidungen

Die Gesamtwertung setzt sich aus den Bewertungen für Schwierigkeit, Konsistenz, Vielfalt und letzten Trick zusammen. Insgesamt können 40 Punkte erreicht werden. Je höher die vergeben Wertung, desto besser ist das Ergebnis. Die Rangfolge ergibt sich aus der Summe aller Wertungen für einen Teilnehmer. Zur Bestimmung der Gesamtwertung wird der Durchschnitt aus den Einzelwertungen der Kampfrichter gebildet. Die Punkteverteilung erfolgt nach dem folgenden System:

4.5.3.1 VIELFALT (1-15 Punkte):

Hohe Wertungen werden für Darbietungen vergeben, bei denen viele verschiedene Tricks gezeigt werden. Ein Fahrer, der vom Crank-Rolling in den Wheel Walk übergeht, dürfte eine bessere Wertung erhalten als ein Fahrer, der durchgängig rollt. Ein Fahrer, der dieselben Tricks immer wieder zeigt, wird demnach in dieser Kategorie eine geringere Wertung erhalten.

4.5.3.2 KONSISTENZ/FLOW (1-10 Punkte):

Die Wertung in diesem Bereich berücksichtigt die Anzahl der Abstiege/Stürze im Vergleich zur Anzahl der erfolgreich abgeschlossenen Tricks. Höhere Punktzahlen werden für Tricks vergeben, die flüssig und mit einer minimalen Anzahl korrigierender Sprünge oder extremer Bewegungen zur Wiederherstellung des Gleichgewichts abgeschlossen werden.

4.5.3.3 SCHWIERIGKEIT (1-10 Punkte):

Technisch anspruchsvolle Tricks werden nur dann mit einer höheren Wertung belohnt, wenn sie erfolgreich abgeschlossen werden. Stürzt ein Fahrer während einer Folge von Tricks, erhält er Punkte für alles vor dem Sturz Gezeigte. Eine längere Reihe hintereinander gezeigter schwieriger Tricks wird besser bewertet als eine kürzere oder eine Folge von Tricks, die durch einen Abstieg unterbrochen wird.

4.5.3.4 LETZTER TRICK (0-5 Punkte):

Der zuletzt vorgeführte Trick soll zeigen, wie stark ein Fahrer (physisch und mental) eine Darbietung abschließen kann. Für einen beinahe erfolgreich abgeschlossenen Trick können Teilpunkte vergeben werden. Dabei zählt der beste Versuch; andere erfolglose Versuche führen nicht zu einem Punkteabzug.

4.5.4 Ausscheidungskämpfe (Battle)

Für die Wertung in der Ausscheidungsphase gelten dieselben Kriterien wie in der Vorrunde. Nachdem die Kampfrichter jeweils für sich einen Sieger bestimmt haben, nimmt der Chefkampfrichter eine Abstimmung vor, um den Sieger endgültig zu bestimmen. Die Kampfrichter sind nicht verpflichtet, ihre Wertungen zu den einzelnen Kategorien bereits während des Kampfes zu notieren. Wenn ein Fahrer wiederholt die zulässige Zeit überschreitet oder das Publikum bzw. den anderen Fahrer ablenkt, kann er vom Kampfgericht disqualifiziert werden.

4.5.4.1 BESTIMMUNG DER ZWEIKAMPFGEGER

In der ersten Runde der Ausscheidungsphase treten jeweils die besten Teilnehmer aus der Vorrunde gegen die Teilnehmer mit geringeren Wertungen an, z. B. 1 gegen 8, 2 gegen 7 usw. Für den weiteren Verlauf gilt das folgende Diagramm. (<http://uniflatland.com/flatbattles.png>)

4.5.4.2 FINALS / HALBFINALS

Die beiden Teilnehmer, die es bis in die letzte Runde schaffen, kämpfen im Finale um den ersten und zweiten Platz. Die beiden in der vorletzten Runde unterlegenen Teilnehmer treten im Halbfinale um den dritten und vierten Platz gegeneinander an.

4.6 Street Comp Wertung

In den Vorausscheidungsrunden werden für jede Zone drei Kampfrichter benötigt, im Finale jeweils fünf Kampfrichter pro Zone.

VORAUSSCHIEDUNGEN: Die Fahrer werden in Gruppen mit je drei oder vier Teilnehmern aufgeteilt (siehe Abschnitt 3.5). Die Kampfrichter haben bei den Darbietungen jeweils auf die in der entsprechenden Zone gezeigten Tricks zu achten. Anschließend können sie die Tricks 5 Minuten diskutieren. Es wird empfohlen, die Fahrer zu bestimmten Tricks zu befragen (im Beisein anderer Fahrer, die die Antwort bestätigen oder widerlegen können). Weder Fahrer noch Kampfrichter sollten dabei jedoch den relativen Schwierigkeitsgrad diskutieren, da dies die Wertung beeinflussen könnte. Anschließend vergibt jeder Kampfrichter pro Fahrer eine eigene Wertung mit maximal 100 Punkten, in die die Anzahl der gezeigten Tricks und der Schwierigkeitsgrad dieser Tricks einfließen sollten. Die Konsistenz sollte bei der Wertung nicht berücksichtigt werden, da ein konsistenter Fahrer zwangsläufig die meisten Tricks stehen wird. Allerdings sollte der Sieger nicht allein nach der Anzahl der gezeigten Tricks ermittelt werden. Ein Teilnehmer, der 18 einfache Tricks vorführt, sollte beispielsweise keine höhere Wertung erhalten als ein Fahrer, der 3 außerordentlich schwere Tricks zeigt.

FINALE: In den Finals werden fünf Kampfrichter eingesetzt, zu denen auch Kampfrichter aus der Vorrunde oder sogar Fahrer gehören können, die in der Vorausscheidung keine Bestwertungen erzielt haben und deshalb nicht an den Finalrunden teilnehmen. Die besten Kampfrichter werden selbstverständlich zuerst benannt, so dass die Gesamtqualität mit jedem weiteren Kampfrichter sinkt. Nach der ersten Zone können sich die Kampfrichter einige Minuten über die Tricks beraten. Anschließend vergibt jeder von ihnen eine eigene Wertung mit maximal 100 Punkten. Die Einzelwertungen werden addiert und durch 5 dividiert. Das Ergebnis ergibt die Gesamtwertung von maximal 100 Punkten. Die vergebenen Punkte sollten vor Beginn der nächsten Zone verkündet oder angezeigt werden, damit die Fahrer angespornt werden, ihr Bestes zu geben, um sich entweder zu verbessern oder ihren Platz zu verteidigen. Nach der zweiten Runde wird ebenso vorgegangen. Nach Abschluss des Wettbewerbs werden die Ergebnisse zu einer Gesamtwertung von maximal 300 Punkten addiert.

GLEICHSTAND (TIE BREAK) IM FINALE: Bei einem Gleichstand beratschlagen sich die Kampfrichter darüber, welcher der beiden Fahrer im gesamten Wettbewerbsverlauf den beeindruckendsten Trick (bzw. die beeindruckendste Folge von Tricks auf den Manny Pads) gezeigt hat. Ein Gleichstand sollte nur entschieden werden, um den Sieger des ersten Platzes zu ermitteln. In allen anderen Fällen kann ein Gleichstand bestehen bleiben.

5 STANDARD SKILL

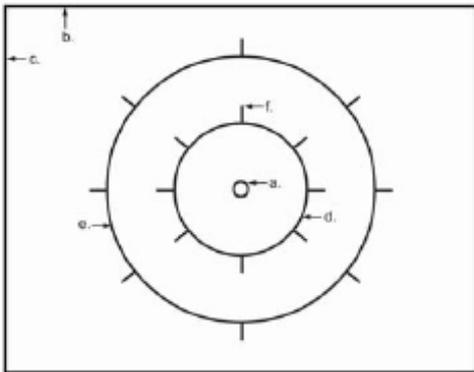
Diese Regeln sind Richtlinien, nach denen die Wettbewerbe im Standard Skill ausgetragen werden. Gegebenenfalls können die Umstände es erfordern, dass die Regeln nicht genau befolgt werden. Dies gilt aber nur für nebensächliche Details, nicht für generelle Regeln. Müsste zum Beispiel die Fahrfläche wegen der Beschaffenheit der gegebenen Halle geringfügig kleiner sein als erforderlich, so kann das Kampfgericht durch Mehrheitsbeschluss darüber befinden. Alle beschlossenen Abweichungen von den gegebenen Regeln müssen allen Teilnehmern bereits vor dem Wettbewerb bekannt sein. In allen möglichen Situationen, für die die Regeln keine Lösung bieten, soll durch den Obmann (Chief Judge) oder durch Mehrheitsbeschluss in einer Versammlung aller Kampfrichter für den betreffenden Wettbewerb unter Vorsitz des Obmannes (Chief Judge) eine Lösung gefunden werden.

5.1 Fahrflächenmarkierungen und Ausführungsarten von Übungen

Siehe Zeichnung. Die Fahrfläche muss ein einwandfreies Fahren erlauben. Sie muss ausreichend beleuchtet sein. Ein Repräsentant der IUF überprüft die Fläche, ob sie den Erfordernissen entspricht und erklärt sie für befahrbar. Der Boden muss sauber, eben und glatt sein und soll nicht rutschig sein. Ein Wettbewerb kann auch auf einer Fahrfläche stattfinden, die nicht für befahrbar erklärt worden ist. Allerdings müssen die Ergebnisse eines solchen Wettbewerbs nach Untersuchung durch das Regelkomitee (Rules Committee) von der IUF nicht unbedingt offiziell anerkannt werden.

5.1.1 Fahrflächenbegrenzungen

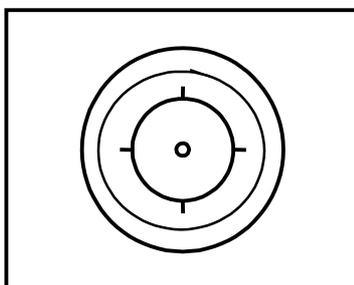
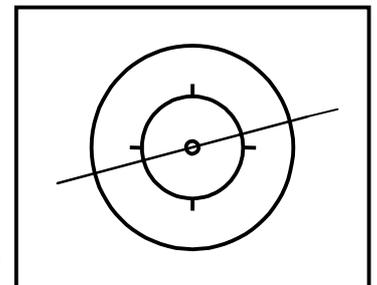
Bei internationalen Wettbewerben muss die Fahrfläche 11m x 14m groß sein. Wenn der zur Verfügung stehende Platz hierfür nicht ausreicht, darf die Fahrfläche bei allen übrigen Wettbewerben auch kleiner sein, jedoch nicht kleiner als 9m x 12m. Alle Linien, einschließlich der Fahrflächenbegrenzung, müssen eindeutig markiert und mindestens 3cm breit sein.



- a. Innenkreis (center circle, 50cm Durchmesser)
- b. Lange Seite der Fahrfläche (an dieser Seite sitzt das Kampfgericht)
- c. Kurze Seite der Fahrfläche
- d. Mittelkreis (inner circle, 4m Durchmesser) für Runden
- e. Außenkreis (outer circle, 8m Durchmesser) für Geraden und Achten
- f. Viertelmarken am Mittelkreis (quarter circle marks, je ca. 50cm Länge) auf den 4m und 8m Kreisen und auf den Diagonalen. Die Diagonalen werden markiert, in dem man von Ecke zu Ecke der Fahrflächenbegrenzungen geht (etwa 38.2 Grad)

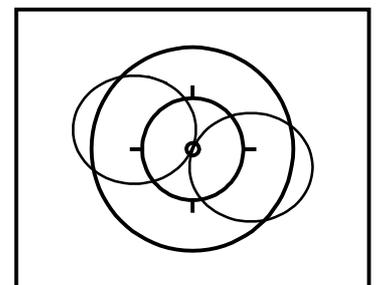
5.1.2 Gerade

Geraden, Runden, und Achten dürfen in beliebiger Richtung gefahren werden. Die Übung beginnt außerhalb des Außenkreises, schneidet den Innenkreis und endet außerhalb des Außenkreises. Der Fahrer muss für die Übung in Stellung sein, bevor die Nabe die äußere Kante der Linie kreuzt. Für Drageat-Übungen, bei denen der Sattel vorne in Fahrtrichtung ist, muss der Fahrer in Stellung sein, bevor der Sattel die äußere Kante der Linie kreuzt. Die Gerade soll so gradlinig wie möglich sein. Runden und Achten dürfen an jedem beliebigen Punkt begonnen werden, solange der Fahrer am Ende der Übung den Ausgangspunkt ein zweites Mal überfährt und damit die Übung vollendet.



5.1.3 Kreis

Runden werden außerhalb des 4m Kreises gefahren. Überfährt ein Fahrer während einer Übung den Mittelkreis, muss die Übung vollständig wiederholt werden von dem Punkt an, an dem der Fahrer sich wieder außerhalb des Kreises befindet. Das Überfahren des Außenkreises macht die Übung nicht ungültig. Runden sollten so gleichmäßig wie möglich sein.



5.1.4 Acht

Die Acht kann an jedem Punkt gestartet werden und in jede Richtung gehen, solange wie die Fahrer die Übung durch Überqueren des Ausgangspunktes beendet. Die beiden Hälften der Acht müssen kreisförmig sein, wobei der Durchmesser beider Teilkreise 4m nicht unterschreiten darf. Die Mitte der Acht muss im Innenkreis liegen, die Enden der Achten liegen außerhalb des Außenkreises. Die beiden Teilkreise müssen gleich groß sein. Achten können in beliebiger Richtung gefahren werden.

5.2 Aufstiege, Übergänge, Axis, Single And Counted Short Skills

Diese werden "non-riding skills" genannt. Sie können irgendwo auf der Fahrfläche ausgeführt werden, wenn in der Beschreibung nicht anders angegeben.

5.3 Körperhaltung

Wenn nicht anders angegeben, muß jede Übung aufrecht sitzend und mit gestreckten, waagrecht gehaltenen Armen gezeigt werden. Die Hände sind flach, die Handflächen zeigen nach unten und die Finger sind zusammen. Die Arme müssen nicht exakt nach den Seiten ausgestreckt sein. Solange sie gestreckt und waagrecht sind, dürfen sie in jede Richtung zeigen.

5.4 Abstiege

Alle Abstiege müssen kontrolliert erfolgen, auch am Ende der Übungsabfolge. Ein Abstieg ist kontrolliert (beabsichtigt), wenn der Fahrer zum Stillstand kommt und vom Einrad absteigt. Alle anderen Abstiege werden als unbeabsichtigt gewertet. Ein Abstieg liegt immer dann vor, wenn ein Fahrer den Boden berührt, außer bei Übungen, die dies erfordern oder wenn ein Fuß auf dem Pedal den Boden berührt. Der Abstieg am Ende einer Übungsabfolge hat in einer sportlichen Art zu erfolgen. Tut ein Fahrer dies nicht, wird hier eine Welle für einen unsicheren Abgang abgewertet.

5.5 Fremde Hilfe

Bei internationalen Wettbewerben darf kein Fahrer von einer Person außerhalb der Fahrfläche Hilfe durch Zurufe oder durch sonstige Zeichen in Anspruch nehmen, da dies die Einflussnahme eines Außenstehenden wäre. Bei internationalen Veranstaltungen ist es dem Fahrer verboten während des Drei-Minuten-Programms jegliche Hilfsmittel (Personen eingeschlossen) zu verwenden. Jeder Wettkampfteilnehmer, der bei der Inanspruchnahme von Hilfe (verbal oder nicht-verbal) oder Benutzung von Hilfsmitteln ertappt wurde, kann von dem Wettkampf disqualifiziert werden. Ebenfalls dürfen Fahrer während der Durchführung der Übungen nicht auf die Übungsabfolge sehen. Dabei ist es egal, ob die Übungen auf die Hand des Teilnehmers, auf ein Stück Papier oder woanders geschrieben sind. Jeder Blick des Teilnehmers auf die Übungsabfolge bedeutet in der Beurteilung eine Welle.

5.6 Wertungsbögen im Standard Skill

5.6.1 Einführung

Vor der Teilnahme an einem Wettbewerb im Standard Skill muss jeder Fahrer seine Übungsabfolge auf einem Wertungsbogen einreichen. Die eingereichte Übungsabfolge enthält laufende Nummer, Bezeichnung und Punktzahl aller Übungen, die gezeigt werden sollen in der Reihenfolge, in der sie ausgeführt werden sollen.

5.6.2 Zulässige Übungen

Es dürfen höchstens 18 Übungen gezeigt werden. Von diesen 18 Übungen, dürfen nicht mehr als zwölf andere als riding skills sein. Übungen mit der Nummer 101 und höher sind auf ein Maximum von 12 begrenzt. Wenn ein Fahrer nur 12 Übungen für die gesamte Vorführung wählt, dürfen diese alle non-riding skills sein.

Anmerkung: Jede Übungsnummer darf auf einem Wertungsbogen nur einmal erscheinen. Das heißt, wenn ein Fahrer zum Beispiel die Übung 15 b zeigt, muss er auf die Übungen 15 a, c, d, e, f, g und h verzichten..

5.6.3 Reihenfolge der Übungen

Die Reihenfolge der gezeigten Übungen muss exakt der Reihenfolge auf dem eingereichten Wertungsbogen entsprechen. Übungen, die in der Reihenfolge der eingereichten Übungsabfolge ausgelassen werden, werden mit 100% abgewertet. Die Abwertung bleibt auch bei einem Nachfahren der ausgelassenen Übung bestehen.

Beispiel: Die Übungen auf einem Wertungsbogen sind: wheel walk, one-foot, idle, riding backwards. Der Fahrer macht wheel walk, überspringt one-foot und idle, macht dann riding backwards, gefolgt von one-foot und idle. Die Jury markiert one-foot und idle mit 100% Abwertung.

5.6.4 Ausfüllen des Wertungsbogens

Der ausgefüllte Wertungsbogen muss vor dem vom Veranstalter festgelegten Stichtag eingereicht werden. Beim Ausfüllen müssen die Übungsbezeichnungen aus der Übungstabelle für das Standard Skills List genau beibehalten werden. Weitere Abkürzungen sind unzulässig. Ferner müssen die vollständigen Übungsnummern, die Punktzahlen und die Gesamtschwierigkeit (Summe der Punktzahlen aller Übungen der Übungsabfolge) eingetragen werden. Die Kampfrichter müssen die Wertungsbögen überprüfen und, falls möglich, zusammen mit dem Fahrer eventuelle Fehler berichtigen. Alle Nachteile, die sich aus einem fehlerhaft ausgefüllten Wertungsbogen ergeben, gehen zu Lasten des Fahrers und sind kein Anlass für Proteste. Nachdem die Wertungsbögen überprüft sind, können daran keine Änderungen mehr vorgenommen werden.

5.6.5 Teilnehmer- und Jury- Formulare

Falls bei den Ausrichtern vorhanden, sollte eine Computer-Datenbank zur Erstellung der Formulare für Teilnehmer und Jury verwendet werden. Diese wird auch zum Berechnen der Punktzahlen verwendet. Entweder das „Writing Judge Form“ oder das traditionelle „Standard Skill Form“ werden für das Bewerten benötigt. Die anderen Formulare sind vorgeschlagen, um den Teilnehmern und der Jury zu helfen.

Vorgeschlagene Formulare sind:

Competitor Form: Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Beschreibung.

Standard Skill Form: Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Bereiche zur Markierung der 50%/100% technischen Abwertung und die ~/+0 Ausführungsabwertungen. Ein Bereich am Ende des Formulars sollte für die Namen der drei Jurymitglieder hinzugefügt werden. Ein weiteres Feld am Ende des Formulars sollte hinzugefügt werden, um bei den manuellen Bewertungen der Vorführungen zu helfen

Writing Judge Form: Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Bereiche zur Markierung der 50%/100% technischen Abwertung und die ~ / + 0 Ausführungsabwertungen. Ein Bereich am Ende des Formulars sollte für die Namen der drei Jurymitglieder hinzugefügt werden.

Difficulty Judge Form: Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl, Beschreibung und Bereiche zur Markierung der 50%/100% technischen Abwertung. Die zusätzliche Beschreibung kann der Jury helfen, falls Klärungsbedarf bezüglich der korrekten Ausführung der Übung besteht.

Execution Judge Form: Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Bereiche zur Markierung der ~ / + 0 Ausführungsabwertungen.

Alle drei Judge Forms sollten Graustufen zur Kennzeichnung der relativen Geschwindigkeiten der Übungen aufweisen. Keine Schattierung weist auf eine langsame Übung hin (normalerweise alle riding skills), ein helles Grau weist auf Übungen hin, die scheller als riding skills sind (die meisten der counted short skills) und dunkelgrau hinterlegte Felder weisen auf Übungen hin, die sehr schnell sind. Das hilft den Jurymitgliedern einzuschätzen, wie schnell sie nach einer neuen Übung sehen müssen.

BEWERTUNG IM STANDARD SKILL

5.7 Kampfgericht

Das Kampfgericht besteht aus dem Obmann (Chief Judge), zwei Kampfrichtern für die Schwierigkeit (Difficulty Judges), zwei Kampfrichtern für die Ausführung (Execution Judges), zwei schreibenden Kampfrichtern (Writing Judges) und einem Zeitnehmer (Timer). Das Kampfgericht arbeitet in zwei Einheiten, bestehend aus je einem Kampfrichter für die Schwierigkeit, einem Kampfrichter für die Ausführung und einem schreibenden Kampfrichter. Für die einzelnen Aufgaben werden die Kampfrichter ernannt bzw. entsprechend ihrer Erfahrung eingesetzt. Bei UNICONS müssen alle Kampfrichter, die in den Expert-Kategorien werten, Wertungserfahrungen aus vorherigen UNICONS vorweisen.

5.8 Arbeitsweise der Kampfrichter

Während die Kampfrichter für Schwierigkeit und Ausführung die Übungsabfolge verfolgen, liest der schreibende Kampfrichter die Übungen vom Wertungsbogen ab. Der Kampfrichter für die Schwierigkeit meldet, ob eine Übung vollständig ausgefahren wurde oder, falls nicht, den prozentualen Abzug. Der Kampfrichter für die Ausführung nennt die Fehler bei der Ausführung, indem er die unten beschriebenen Fehlerzeichen gebraucht. Der schreibende Kampfrichter schreibt die Ansagen beider Kampfrichter auf dem Wertungsbogen nieder. Er sitzt daher zwischen den beiden anderen Kampfrichtern. Das Kampfgericht muss so positioniert sein, dass alle Kampfrichter die Wettkampffläche gut überblicken können. Zwischen den beiden Einheiten muss genügend Platz gelassen werden um sicherzustellen, dass sie unabhängig voneinander arbeiten.

Bei abweichenden Bewertungen oder in Fällen, in denen sich ein Kampfrichter über bestimmte Einzelwertungen unschlüssig ist, kann eine Videoaufzeichnung zur Hilfe gezogen werden. Sofern ausreichend Zeit vorhanden ist, kann das Video mit Zustimmung des Chefkampfrichters geprüft werden. Der Chefkampfrichter sollte entsprechende Vorkehrungen zur Aufzeichnung der Darbietungen treffen; dies ist jedoch keine obligatorische Vorschrift.

5.9 Schwierigkeitswertung

5.9.1 Ausführungsart

Jede Übung auf dem Wertungsbogen muss gemäß der Beschreibung in der Übungstabelle für Standard Skills ausgeführt werden. Entspricht eine gezeigte Übung nicht der Eintragung auf dem Wertungsbogen, werden 100% abgewertet.

5.9.2 Technische Fehler

Tritt während der Ausführung einer Übung ein technischer Fehler auf, werden 50% abgewertet. Technische Fehler sind unter anderem:

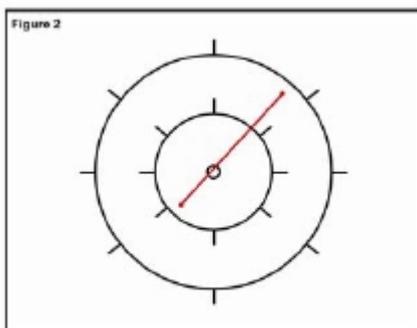
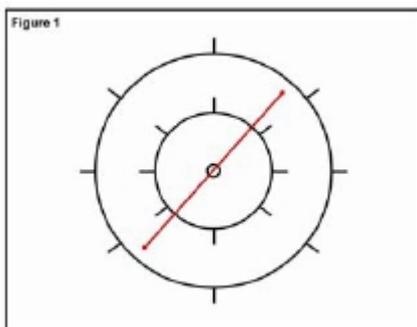
Ein Körperteil außer einer Hand am Sattel berührt den Sattel bei Übungen, bei denen der Sattel frei gehalten werden muss (seat out skills)

Die Hand, die den Sattel hält, berührt den Körper bei Übungen, bei denen der Sattel frei gehalten werden muss (seat out skills)

Der nicht antreibende Fuß berührt ein rotierendes Teil des Einrades bei Übungen, die einbeinig gefahren werden müssen (one foot Skills)

Beine sind nicht ausgestreckt und/oder Fuß ist nicht gestreckt, bei Übungen, bei denen das Bein schnell weggestreckt wird (eingeschlossen, aber nicht begrenzt auf: wheel grab, crank idle kick, hop on wheel kick)

5.9.3 Vollständige Ausführung von Übungen



Jede Übung auf dem Wertungsbogen muss von Anfang bis Ende wie eingereicht gezeigt werden, ohne dass der Fahrer den Boden berührt, außer, wenn die Übungsbeschreibung dies verlangt. Dies trifft auf alle Übungen zu: riding skills (Übungen auf Geraden, in Kreisen oder Achten), transitions, axis skills, single and counted short skills, and mounts.

Riding skills, wiederholte axis skills, und counted short skills: Wenn eine Übung in der ersten Hälfte der Ausführung abgebrochen wird, oder weniger als die Hälfte als verlangt vorgeführt wird, wird 100% abgewertet. Wenn eine Übung in der zweiten Hälfte der Ausführung abgebrochen wird oder weniger als verlangt vorgeführt wird, wird 50% abgewertet.

Riding skills: Wenn ein Fahrer nicht in Stellung für eine Gerade ist, bevor er den 8m-Kreis kreuzt, aber in Stellung ist, wenn er beide Linien des 4m-Kreises kreuzt, werden 50% abgewertet (siehe Figure 1). Wenn der Fahrer in Stellung ist, aber nur die eine Linie des 4m-Kreises kreuzt, wird 100% abgewertet (siehe Figure 2).

Transitions and mounts: Müssen in der Abschlussposition (eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen, oder 2,5 mal pendeln) enden, sonst wird 100% abgewertet. Sollte die Abschlussposition eines Aufstiegs nicht definiert sein, muss eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen, oder 2,5 mal pendeln vorgeführt werden, bevor der Fahrer vom Einrad absteigt..

Axis Skills: Ist keine Abschlussposition vorgegeben, muss eine Radumdrehung vorgeführt werden, bevor der Fahrer vom Einrad absteigt. Die Endposition muss nicht mit der Ausgangsposition identisch sein.

Single short skills: Wenn nicht in der Übungsbeschreibung anders angegeben, ist die Endposition die gleiche wie die Ausgangsposition. Die Übung muss mit der Endposition beendet werden (eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen, oder 2,5 mal pendeln), sonst wird 100% abgewertet. Wenn die Start- und Endposition für einen single short skill nicht definiert ist, muss eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen, oder 2,5 mal pendeln vorgeführt werden, bevor der Fahrer vom Einrad absteigt.

5.9.4 Beginn der Übungen

Alle Übungen beginnen, wenn der Fahrer die für die Übung vorgeschriebene Position eingenommen hat.

5.9.5 Reihenfolge der Übungen

Übungen, die in der Reihenfolge der eingereichten Übungsabfolge ausgelassen werden, werden mit 100% abgewertet. Die Abwertung bleibt auch bei einem Nachfahren der ausgelassenen Übung bestehen.

5.9.6 Ausführungsarten von Übungen

Riding skills, die nicht wie in Absatz 5.1 beschrieben zu fahren versucht werden, sollten 100% Abwertung erhalten.

Beispiel: Eine Gerade ist wie folgt beschrieben: "[...] Die Übung beginnt außerhalb des 8m-Kreises, durchquert den Mittelkreis und endet außerhalb des 8m-Kreises [...]". Wenn der Fahrer nicht versucht, den Mittelkreis zu durchqueren und die Gerade komplett außerhalb des 4m-Kreises gezeigt wird, wird 100% abgewertet.

5.10 Ausführungswertung

5.10.1 Welle (~) = -0.5 Punkt

Für jeden der unten aufgeführten Ausführungsfehler erhält der Fahrer einmal pro Übung eine Welle. Es kann auch mehr als eine Welle pro Übung vergeben werden, aber wenn ein Fahrer den gleichen Fehler zweimal während der selben Übung macht, sollte er nur eine Welle bekommen. **Beispiel:** Falls ein Fahrer während wheel walk ruckartige Körperbewegungen macht und die Finger nicht zusammen sind, können zwei Wellen gegeben werden. Wenn der Fahrer dann sauber wheel walk fährt und später wieder ruckartige Körperbewegungen macht, sollte keine dritte Welle gegeben werden.

unsicherer Beginn oder unsicheres Ende
 verkrampfte oder unsichere Ausführung
 ruckartige Körperbewegungen
 Körperhaltung nicht aufrecht
 Finger nicht zusammen
 freies Bein und Fuß nicht gestreckt
 Armrudern
 ruckartige Pedalbewegung
 unsaubere Gerade
 unsauberer Kreis
 Überfahren des Mittelkreises(4m Kreis) bei
 Übungen im Kreis
 Verfehlen des Innenkreises bei Achten
 ungleich große Einzelkreise bei der Acht

Bodenberührung mit dem Pedal oder mit dem
 Fuß auf dem Pedal
 wandernde Drehung (spin) oder Pirouette
 die Kreisgröße überschreitet bei einern spin
 den 1 m Durchmesser
 überfahren der Fahrflächenbegrenzung
 nach der Reihenfolge der Standard Übungen
 sehen
 Arme sind nicht ausgestreckt
 Arme sind nicht horizontal
 Handflächen zeigen nicht nach unten
 Arme berühren den Körper bei Übungen, bei
 denen der Sattel frei gehalten wird

5.10.2 Strich (/) = - 1 Punkt

Ein Strich wird immer dann gegeben, wenn ein Fahrer die Kontrolle verliert. Der Verlust der Kontrolle beinhaltet:

Verlust der korrekten Körperhaltung
 Abbruch und Wiederholung einer Übung
 Verlust der korrekten Körperhaltung vor oder nach einer transition

5.10.3 Kreuz (+) = - 2 Punkte

Ein Kreuz wird für jeden unbeabsichtigten Abstieg gegeben, den der Fahrer mit den Füßen abfängt, und bei dem das Einrad nicht zu Boden fällt.

5.10.4 Kreis (0) = - 3 Punkte

Ein Kreis wird für jeden unbeabsichtigten Abstieg gegeben, bei dem der Fahrer mit einem anderen Körperteil als mit den Füßen (Hände, Knie, Rücken, etc.) den Boden berührt oder bei dem das Einrad zu Boden fällt. Bei drag seat Übungen wird dieser Abzug nur gegeben, wenn ein anderes Körperteil außer den Füßen den Boden berührt.

5.10.5 Wie Striche, Kreuze und Kreise gegeben werden

Fehler werden durch Striche, Kreise und Kreuze gegeben, sooft sie während und zwischen der Übungen auftreten, egal ob sie auf dem Bewertungsbogen eingetragen sind oder nicht. Je Ausführungsfehler sollte nur die höchste anwendbare Abwertung angerechnet werden. Die meisten Wellen werden nicht angestrichen, wenn sie zwischen Übungen auftreten, die auf der Übungsabfolge stehen. Wellen zwischen Übungen können nur gegeben werden, wenn sie nicht in Zusammenhang mit der Körperhaltung stehen.

Beispiel: Ein Wettkampfteilnehmer kann keine Welle bekommen, wenn seine Arme zwischen den Übungen, die auf der Übungsabfolge stehen, nicht in richtiger Haltung sind, aber ein Teilnehmer bekommt eine Welle, wenn er die Fahrflächenbegrenzung überschreitet.

5.11 Summierung der Punktzahlen

Nach Beendigung einer Übungsliste werden prozentuale Abzüge und Fehlerzeichen der Kampfrichter in Punktabzüge umgerechnet. Diese Abzüge werden von der Ausgangspunktzahl des Fahrers abgezogen. Anschließend werden die Ergebnisse der beiden Kampfgerichte addiert und durch zwei geteilt, um die finale Punktzahl eines Teilnehmers zu erhalten. Sieger in dem Standard Skill Wettbewerb ist der Fahrer mit der höchsten finalen Punktzahl. Erreicht mehr als ein Fahrer die gleiche Punktzahl, wird die Platzierung durch die höchste Punktzahl in der Ausführung bestimmt. Sind auch diese Punktzahlen identisch, erhalten die betreffenden Fahrer die gleiche Platzierung.

6 STANDARD SKILL LISTE

6.1 Generelle Anmerkungen über die Ausführung der Standard Skills

Nur die Figuren die in der folgenden Skill Liste aufgeführt werden können zur Zusammenstellung einer Standard Skill Routine verwendet werden.

6.1.1 Fahrposition

Außer wenn es in einer Figurenbeschreibung anders angegeben ist, müssen alle Figuren im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen ausgeführt werden.

6.1.2 Körperhaltung

Der Fahrer muss eine einwandfreie Körperhaltung zeigen und soll diese während der Ausführung der gesamten Figur nicht ändern. Die einwandfreie Körperhaltung muss auch für die Figur vor und nach einem Übergang gezeigt werden, auch wenn dies nicht auf dem Jury-Dokument aufgeführt ist. Die Körperhaltung kann entspannt sein, während man keine Figuren fährt, außer es sind Figuren vor und nach einem Übergang.

6.1.3 Fahrtrichtung

Wenn nicht anders angegeben sind alle Figuren vorwärts zu fahren, das ist die Richtung in die der Fahrer sieht.

6.1.4 Muster

Außer wenn es in einer Figuren Beschreibung anders angegeben ist muss alles in einer Linie ausgeführt werden. Ausnahmen sind Aufstiege, stationäre Skills, Übergänge, axis skills, single und counted short skills. Diese können an jedem Punkt im Fahrbereich ausgeführt werden.

6.1.5 Übergänge und Single Short Skills

Wenn nicht anders in der Beschreibung eines Übergangs dargestellt, beginnt und endet er mit beiden Füßen auf den Pedalen und im Sattel sitzend. Vor und nach Übergängen, Axis Skills und Single Short Skills die auf dem Wertungsblatt als Figuren angegeben sind, muss eine volle Radumdrehung am Start und am Ende gefahren werden. Wenn die Start- oder Endposition eines Überganges oder Single Short Skills ein Counted Short Skill ist, muss dieser Skill mindestens zu 50% ausgeführt werden wie beschrieben – egal, ob er auf dem Wertungsblatt steht oder nicht.

Beispiel 1: Für den Übergang „Fahren zu seat in front“, muss der Fahrer eine volle Radumdrehung mit dem Sattel frei nach vorne gehalten fahren.

Beispiel 2: Für den Single Short Skill „180° uni spin to idling 1ft“ muss der Fahrer 2,5 Zyklen einbeinig pendeln.

6.1.6 Axis Skills

Sofern in der Übungsbeschreibung nicht anders angegeben, muss der Fahrer im Sitz mit beiden Füßen auf den Pedalen beginnen und enden. Vor Axis Skill-Übungen, die auf dem Wertungsbogen als Figuren angegeben sind, muss mindestens eine volle Radumdrehung in der Startposition gefahren werden. Nach Abschluss der Übung muss ebenfalls mindestens eine volle Radumdrehung gefahren werden. Die Endposition muss nicht mit der Ausgangsposition identisch sein.

6.1.7 Counted Short Skills

Wenn nicht anders beim entsprechenden „counted short skill“ beschrieben muss der Fahrer mit einem oder beiden Füßen auf dem Boden beginnen und enden.

6.1.8 Aufstiege

Wenn nicht anders in der Beschreibung eines Aufstieges dargestellt ist er im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen zu beenden. Nach allen Aufstiegen, die auf dem Wertungsblatt als Figuren angegeben sind, muss immer mindestens eine volle Radumdrehung nach dem Aufstieg gefahren werden. Bei Aufstiegen die in einem „counted short skill“ enden, muss dieser mindestens zu 50% wie gefordert gefahren werden, unabhängig davon, ob er auf dem Wertungsblatt steht oder nicht.

Beispiel: Beim „side mount“ (Damenaufstieg) muss der Fahrer mindestens eine volle Radumdrehung fahren nachdem er aufgestiegen ist.

6.1.9 Seat Out Figuren

Wenn nicht anders bei der entsprechenden „seat out“ Figur beschrieben darf der Fahrer keinen weiteren Körperkontakt mit dem Sattel haben außer mit der Hand die den Sattel hält. Die Hand die den Sattel hält und auch der korrespondierende Arm sollen vom Körper des Fahrers weggestreckt sein und sollen den Körper des Fahrers an keiner Stelle berühren.

6.1.10 One Foot Figuren

Wenn nicht anders bei der entsprechenden „one foot“ Figur beschrieben, ist der freie Fuß auf der Gabel derart zu platzieren, dass kein Kontakt zwischen dem freien Fuß und dem rotierenden Reifen besteht.

6.1.11 Wheel Walk Figuren

Wenn nicht anders bei der entsprechenden „wheel walk“ Figur beschrieben, hat der Fuß nur den Reifen anzutreiben und soll keinerlei Kontakt mit den Pedalen oder Kurbeln haben.

6.1.12 Coasting

Wenn nicht anders bei der entsprechenden „coasting“ Figur beschrieben, sollen die Füße keinen Kontakt mit irgendeinem drehenden Teil des Einrades haben (Pedale, Kurbeln, Reifen).

6.1.13 Übergänge, Single Short Skills, Aufstiege mit Seat Out Skills

Wenn nicht anders bei der entsprechenden Figur beschrieben, ist es am Anfang und am Ende von „seat out“ Skills erlaubt, eine oder beide Hände am Sattel zu haben. Der Sattel darf auch den Körper beim finalen oder ersten Hopser, Pendler oder der ersten Radumdrehung berühren. Dieses beinhaltet: unispins zu seat out skills, Übergänge zu und von seat in front oder back, leg around skills, side ride zu seat in front, Übergänge von drageat in front oder back, hopping wheel auf die Pedale, es ist aber nicht darauf beschränkt.

6.1.14 Übergänge aus/in Stand Up Wheel Walk

Bei allen Übergangs- Skills aus/in stand up wheel walk Position kann der zweite Fuß während dem Übergang kurz das Rad berühren aber nur ein Fuß darf das Rad nach vorne antreiben. Wenn nicht ausdrücklich in der Skill Beschreibung angegeben muss der Fahrer den stand up wheel walk vorwärts ausführen.

6.1.15 Spins und Pirouetten

Der Fahrer muss mindestens drei volle Umdrehungen bei Spins und Pirouetten machen. Spins müssen um den fixen Punkt gefahren werden und dürfen einen Durchmesser von einem Meter nicht überschreiten. Wenn Fahrer öfter rotieren als minimal nötig wird die Anzahl der zuletzt erforderlichen Umdrehungen als Spins gewertet. Pirouetten müssen auf einem Punkt ausgeführt werden und die Pedalen sollten sich während der Pirouette weder vorwärts noch rückwärts bewegen. Wenn Fahrer öfter rotieren als minimal nötig, wird die Anzahl der zuletzt erforderlichen Umdrehungen als Pirouetten gewertet.

6.1.16 Leg Around Skills

Alle Variationen können mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln und fahrend, pendelnd oder hüpfend anfangen oder enden solange dies nicht anders gefordert wird.

6.1.17 Pendel Figuren

Bei Pendel Figuren müssen mindestens fünf aufeinander folgende Zyklen (Rück- und Vorwärts Bewegung) ausgeführt werden.

6.1.18 Twisting Figuren

Bei „twisting“ Figuren müssen mindestens fünf aufeinanderfolgende Zyklen (Seite zu Seite Bewegung) ausgeführt werden.

6.1.19 Stillstände

Die minimale Zeit für einen Stillstand ist drei Sekunden.

6.1.19 Hopping Figuren

Bei „hopping“ Figuren müssen mindestens fünf aufeinanderfolgende „hops“ ausgeführt werden.

6.2 Standard Skill Punkte und Beschreibungen

Die folgenden Beschreibungen sollen dazu dienen die korrekte Art und Weise der Ausführung der Tricks zu erklären. Alle Illustrationen sollen helfen die Beschreibung klarer zu machen. Wenn eine Illustration und eine Beschreibung widersprüchlich sind gilt immer die Beschreibung.

ABKÜRZUNGEN DIE IN DER LISTE VERWENDET WERDEN:

fwd	=	vorwärts	ext	=	abgestreckt
bwd	=	rückwärts	frh	=	freihändig
c	=	Kreis	1ft	=	einbeinig
8	=	Achter Figur	ww	=	wheel walk/Radlauf

6.2.1 Riding Skills

Skill		Name	Beschreibung	Pkt
1	a	riding	Fahren (im Sattel sitzend, Blickrichtung nach vorn).	1.0
	b	riding - c	Einen Kreis fahren (im Sattel sitzend, Blickrichtung nach vorn).	1.3
	c	riding - 8	Eine Acht fahren (im Sattel sitzend, Blickrichtung nach vorn).	1.5
2	a	riding holding seatpost, 1 hand	Nach vorne gelehnt fahren, während eine Hand die Sattelstange unter dem Sattel hält.	1.3
	b	riding holding seatpost, 1 hand - c	Nach vorne gelehnt einen Kreis fahren, während eine Hand die Sattelstange unter dem Sattel hält.	1.6
	c	riding holding seatpost, 1 hand - 8	Nach vorne gelehnt eine Acht fahren, während eine Hand die Sattelstange unter dem Sattel hält.	1.9
	d	riding holding seatpost, 2 hands	Nach vorne gelehnt fahren, während beide Hände die Sattelstange unter dem Sattel halten.	1.4
	e	riding holding seatpost, 2 hands - c	Nach vorne gelehnt einen Kreis fahren, während beide Hände die Sattelstange unter dem Sattel halten.	1.8
	f	riding holding seatpost, 2 hands - 8	Nach vorne gelehnt eine Acht fahren, während beide Hände die Sattelstange unter dem Sattel halten.	2.0
3	a	riding bwd	Rückwärts fahren.	2.5
	b	riding bwd - c	Rückwärts einen Kreis fahren.	3.1
	c	riding bwd - 8	Rückwärts eine Acht fahren.	3.6
4	a	seat in front, seat against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	2.0
	b	seat in front	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren.	2.3
	c	seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten einen Kreis fahren.	2.9
	d	seat in front - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten eine Acht fahren.	3.3
	e	seat in front frh, seat against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten. Der Sattel darf den Körper des Fahrers berühren.	3.3
	f	seat in front frh	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	3.7
	g	seat in front frh - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten einen Kreis fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	4.3
	h	seat in front frh - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten eine Acht fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	4.8
5	a	seat in front bwd, seat against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.4
	b	seat in front bwd	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren.	3.6
	c	seat in front bwd - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts einen Kreis fahren	4.1
	d	seat in front bwd - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts eine Acht fahren.	4.7

5	e	seat in front bwd frh, seat against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten. Der Sattel darf den Körper des Fahrers berühren.	4.0
	f	seat in front bwd frh	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	4.5
	g	seat in front bwd frh - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	5.2
6	a	seat in back, seat against body	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	2.2
	b	seat in back	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten fahren.	2.5
	c	seat in back - c	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten einen Kreis fahren.	3.1
	d	seat in back - 8	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten eine Acht fahren.	3.6
7	a	seat in back bwd, seat against body	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.5
	b	seat in back bwd	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts fahren.	3.9
	c	seat in back bwd - c	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts einen Kreis fahren.	4.5
	d	seat in back bwd - 8	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts eine Acht fahren.	5.1
8	a	seat on side, seat against body	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.4
	b	seat on side, seat against body - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten einen Kreis fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.2
	c	seat on side	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren.	4.1
	d	seat on side - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten einen Kreis fahren.	3.9
9	a	seat on side bwd, seat against body	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	4.3
	b	seat on side bwd	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren.	4.6
	c	seat on side bwd - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts einen Kreis fahren.	4.4
10	a	stomach on seat, 1 hand on seat	Mit dem Bauch auf dem Sattel fahren. Eine Hand hält den Sattel.	2.1
	b	stomach on seat	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig fahren.	2.3
	c	stomach on seat - c	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig einen Kreis fahren.	2.9
	d	stomach on seat - 8	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig eine Acht fahren.	3.3
11	a	stomach on seat bwd	Mit dem Bauch auf dem Sattel rückwärts fahren. Eine Hand hält den Sattel.	3.8
	b	stomach on seat bwd - c	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig rückwärts einen Kreis fahren	4.4
	c	stomach on seat bwd - 8	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig rückwärts eine Acht fahren.	4.9
12	a	chin on seat, 1 hand on seat	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend fahren. Eine Hand darf den Sattel berühren.	3.5
	b	chin on seat	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig fahren.	4.0
	c	chin on seat - c	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig einen Kreis fahren.	4.6
	d	chin on seat - 8	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig eine Acht fahren.	5.2

13	a	chin on seat bwd, 1 hand on seat	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend rückwärts fahren. Eine Hand darf den Sattel berühren	4.2
	b	chin on seat bwd	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig rückwärts fahren.	4.9
	c	chin on seat bwd - c	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig rückwärts einen Kreis fahren.	5.6
	d	chin on seat bwd - 8	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig rückwärts eine Acht fahren.	6.4
14	a	drag seat in front	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend fahren.	4.1
	b	drag seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend einen Kreis fahren.	4.7
	c	drag seat in front - 8	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend eine Acht fahren.	5.3
15	a	drag seat in front bwd	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts fahren.	5.3
	b	drag seat in front bwd - c	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts einen Kreis fahren.	6.1
	c	drag seat in front bwd - 8	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts eine Acht fahren.	6.9
16	a	drag seat in back	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend fahren.	4.3
	b	drag seat in back - c	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend einen Kreis fahren.	4.9
	c	drag seat in back - 8	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend eine Acht fahren.	5.6
17	a	drag seat in back bwd	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts fahren.	6.0
	b	drag seat in back bwd - c	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts einen Kreis fahren.	6.9
	c	drag seat in back bwd - 8	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts eine Acht fahren.	7.8
18	a	riding sideways, seat against body	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und den Sattel mit einer oder zwei Händen haltend fahren. Der Sattel oder die Hände, die den Sattel berühren, dürfen den Körper berühren.	5.6
	b	riding sideways	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und den Sattel mit einer oder zwei Händen haltend fahren.	5.7
	c	riding sideways 1ft ext, seat against body	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und den Sattel mit einer oder zwei Händen haltend fahren. Der Sattel oder die Hände, die den Sattel berühren, dürfen den Körper berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.0
	d	riding sideways seat drag	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend vorwärts fahren.	6.3
19	a	one foot	Mit einem Fuß auf einer Pedale fahren.	3.0
	b	one foot - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale einen Kreis fahren.	3.5
	c	one foot - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale eine Acht fahren.	3.9
	d	one foot ext	Mit einem Fuß auf einer Pedale fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	3.2
	e	one foot ext - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	3.7
	f	one foot ext - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.2
	g	one foot crossed	Mit einem Fuß auf einer Pedale fahren. Das freie Bein liegt auf dem fahrenden Bein.	3.4
	h	one foot crossed - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale einen Kreis fahren. Das freie Bein liegt auf dem fahrenden Bein.	3.9
	i	one foot crossed - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale eine Acht fahren. Das freie Bein liegt auf dem fahrenden Bein.	4.4
20	a	one foot bwd	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts fahren.	4.0
	b	one foot bwd - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts einen Kreis fahren.	4.6
	c	one foot bwd - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts eine Acht fahren.	5.2
	d	one foot ext bwd	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.4

	e	one foot ext bwd - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.1
	f	one foot ext bwd - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.7
21	a	one foot seat in front against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.8
	b	one foot seat in front	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	4.5
	c	one foot seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.2
	d	one foot seat in front - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten eine Acht fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.9
	e	one foot ext, seat in front against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.1
	f	one foot ext, seat in front against body - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.7
22	a	one foot seat in front against body bwd	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	4.7
	b	one foot seat in front bwd	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.4
	c	one foot seat in front bwd - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	6.2
	d	one foot ext, seat in front against body bwd	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.9
	e	one foot ext, seat in front against body bwd c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.8
23	a	seat on side, 1ft, seat against body	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	4.0
	b	seat on side, 1ft	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.0
	c	seat on side, 1ft - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	4.8
	d	seat on side, 1ft - 8	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten eine Acht fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	6.5
24	a	seat on side, 1ft bwd, seat against body	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	5.0
	b	seat on side, 1ft bwd	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.4
	c	seat on side, 1ft bwd - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.1
25	a	side saddle, hand touching seat	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite, wie der antreibende Fuß. Eine Hand darf den Sattel berühren.	3.5
	b	side saddle, hand touching seat - c	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig einen Kreis fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite wie der antreibende Fuß. Eine Hand darf den Sattel berühren.	4.0
	c	side saddle frh	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite, wie der antreibende Fuß.	3.7
	d	side saddle frh - c	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig einen Kreis fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite wie der antreibende Fuß.	4.3
	e	side saddle frh - 8	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig eine Acht fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite wie der antreibende Fuß.	4.8

26	a	cross over	Einbeinig fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	4.4
	b	cross over - c	Einbeinig einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	4.2
	c	cross over - 8	Einbeinig eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	5.7
27	a	cross over bwd	Einbeinig rückwärts fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	5.4
	b	cross over bwd - c	Einbeinig rückwärts einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	5.1
	c	cross over bwd - 8	Einbeinig rückwärts eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	7.0
28	a	side ride	Einbeinig neben dem Einrad fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	5.9
	b	side ride - c	Einbeinig neben dem Einrad einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	5.6
	c	side ride - 8	Einbeinig neben dem Einrad eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	7.7
	d	side ride, 1 hand	Einbeinig neben dem Einrad fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.2
	e	side ride, 1 hand - c	Einbeinig neben dem Einrad einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	5.9
	f	side ride, 1 hand - 8	Einbeinig neben dem Einrad eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	8.1
29	a	side ride bwd	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.6
	b	side ride bwd - c	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.3
	c	side ride bwd - 8	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	8.6
	d	side ride bwd, 1 hand	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.8
	e	side ride bwd, 1 hand - c	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.5
	f	side ride bwd, 1 hand - 8	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	8.8
30	a	wheel walk	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	3.3
	b	wheel walk - c	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	3.8

	c	wheel walk - 8	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird eine Acht gefahren.	4.3
31	a	wheel walk bwd	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	4.4
	b	wheel walk bwd - c	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.1
32	a	ww frame between feet	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	4.1
	b	ww frame between feet - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.7
33	a	ww frame between feet bwd	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	4.6
	b	ww frame between feet bwd - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.3
34	a	ww bwd, feet behind frame	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	5.0
	b	ww bwd, feet behind frame - c	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.8
35	a	spoke walk bwd, feet behind frame	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf beiden Seiten des Reifens rückwärts angetrieben. Die Füße dürfen die Speichen, Felge oder Reifen berühren.	5.3
	b	spoke walk bwd, feet behind frame - c	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf beiden Seiten des Reifens rückwärts angetrieben. Die Füße dürfen die Speichen, Felge oder Reifen berühren. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.1
36	a	ww 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	3.5
	b	ww 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.3
	c	ww 1ft - 8	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird eine Acht gefahren.	4.8
	d	ww 1ft ext	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.0
	e	ww 1ft ext - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.6
	f	ww 1ft ext - 8	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt. Dabei wird eine Acht gefahren.	5.2
	g	ww 1ft crossed	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein liegt über dem Knie, über dem Bein, das das Rad antreibt.	4.6
	h	ww 1ft crossed - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein liegt über dem Knie, über dem Bein, das das Rad antreibt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.3
37	a	ww bwd 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	5.4
	b	ww bwd 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.2
	c	ww bwd 1ft ext	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.0
	d	ww bwd 1ft ext - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.9
38	a	koosh koosh	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten.	3.9
	b	koosh koosh - c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.5
	c	ww bwd 1ft behind frame	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	5.2
	d	ww bwd 1ft behind frame - c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.0
39	a	hand ww	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen.	4.7

	b	hand ww - c	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.4
	c	hand ww feet out	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt.	5.8
	d	hand ww feet out - c	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.7
40	a	1 hand ww	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen.	5.4
	b	1 hand ww - c	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.2
	c	1 hand ww feet out	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt.	6.5
	d	1 hand ww feet out - c	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	7.5
41	a	hand ww, stomach on seat	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt.	4.3
	b	hand ww, stomach on seat - c	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.9
42	a	1 hand ww, stomach on seat	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt.	5.1
	b	1 hand ww, stomach on seat - c	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.9
43	a	ww seat in front	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel berührt den Körper. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.3
	b	ww seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten einen Kreis fahren. Der Sattel berührt den Körper. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	7.2
	c	ww seat in front, 1ft	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel berührt den Körper. Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	5.4
	d	ww seat in front, 1ft ext	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel berührt den Körper. Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.2
44	a	ww seat in front bwd, feet behind frame	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.5
	b	ww seat in front bwd, feet behind frame - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten einen Kreis fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	7.5
	c	ww seat in front bwd, 1ft, foot behind frame	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.5
	d	ww seat in front bwd, 1ft ext, foot behind frame	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.7
45	a	ww seat in back	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.4
	b	ww seat in back - c	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten einen Kreis fahren. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	7.4
	c	ww seat in back, 1ft ext	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.5
46	a	seat on side, ww, hand touching seat	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Eine Hand darf den Sattel berühren.	5.6
	b	seat on side, ww	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel.	5.8
	c	seat on side, ww - c	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.7

	d	seat on side, ww 1ft, hand touching seat	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Eine Hand darf den Sattel berühren. Das freie Bein berührt den Rahmen.	5.3
	e	seat on side, ww 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Das freie Bein berührt den Rahmen.	5.6
	f	seat on side, ww 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Das freie Bein berührt den Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.4
	g	seat on side, stand up ww 1ft, hand touching seat	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und hält den Sattel seitlich des Körpers. Sattel und Rahmen dürfen den Körper berühren. Eine Hand darf den Sattel berühren.	5.2
	h	seat on side, stand up ww 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und hält den Sattel seitlich des Körpers. Sattel und Rahmen dürfen den Körper berühren.	5.6
	i	seat on side, stand up ww 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und hält den Sattel seitlich des Körpers. Sattel und Rahmen dürfen den Körper berühren. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.4
47	a	seat on side, koosh koosh	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf der selben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel.	5.5
	b	seat on side, koosh koosh -c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf der selben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.3
	c	seat on side, stand up koosh koosh	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf der selben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein.	5.6
	d	seat on side, stand up koosh koosh -c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf der selben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.4
48	a	sideways ww	Seitwärts fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	5.4
	b	sideways ww - c	Seitwärts einen Kreis fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	6.2
49	a	sideways ww, 1ft	Seitwärts fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das freie Bein ist ausgestreckt. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	5.6
	b	sideways ww, 1ft - c	Seitwärts einen Kreis fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das freie Bein ist ausgestreckt. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	6.4
	c	sideways ww, 1ft on seat	Seitwärts fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das liegt auf dem Sattel. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	5.8
50	a	sideways ww, sitting on seat, 1 hand	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten.	6.1
	b	sideways ww, sitting on seat, frh	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen.	6.3
	c	sideways ww, sitting on seat, frh - c	Seitwärts einen Kreis fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen.	7.2
	d	sideways ww, sitting on seat, frh, 1ft	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Der andere Fuß steht auf dem Rahmen.	6.5
	e	sideways ww, sitting on seat, frh, 1ft ext	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.7

51	a	stand up ww 1ft	Auf dem Rahmen stehend das Rad mit einem Fuß vor dem Rahmen antreiben.	4.2
	b	stand up ww 1ft - c	Auf dem Rahmen stehend das Rad mit einem Fuß vor dem Rahmen antreiben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.8
52	a	stand up koosh koosh	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten.	4.8
	b	stand up koosh koosh - c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.5
	c	stand up ww bwd 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen.	6.0
	d	stand up ww bwd 1ft -c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.9
53	a	gliding	Mit einem Fuß auf dem Rad fahren. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	3.9
	b	gliding - c	Mit einem Fuß auf dem Rad einen Kreis fahren. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	4.7
	c	gliding, foot on frame	Fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	3.9
	d	gliding, foot on frame - c	Einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	4.7
	e	gliding, leg ext	Fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das andere Bein ist ausgestreckt.	4.2
	f	gliding, leg ext - c	Einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das andere Bein ist ausgestreckt.	5.0
54	a	gliding bwd foot behind frame	Mit einem Fuß auf dem Rad rückwärts fahren. Der Fuß auf dem Rad hinter dem Rahmen. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten.	5.2
	b	gliding bwd foot behind frame - c	Mit einem Fuß auf dem Rad rückwärts einen Kreis fahren. Der Fuß auf dem Rad ist hinter dem Rahmen. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten.	6.2
	c	gliding bwd foot on frame	Rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	5.1
	d	gliding bwd foot on frame -c	Rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	6.1
	e	gliding bwd foot on frame, leg ext	Rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes sind auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.7
	f	gliding bwd foot on frame, leg ext -c	Rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes sind auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.8
55	a	coasting, leg ext	Mit einem Fuß auf der Gabel fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.3
	b	coasting, leg ext - c	Mit einem Fuß auf der Gabel einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.1
	c	coasting, leg ext - 8	Mit einem Fuß auf der Gabel eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.9
	d	coasting, feet in	Mit beiden Füßen auf der Gabel fahren.	5.3
	e	coasting, feet in - c	Mit beiden Füßen auf der Gabel einen Kreis fahren.	6.1
	f	coasting, feet in - 8	Mit beiden Füßen auf der Gabel eine Acht fahren.	6.9

56	a	coasting bwd, leg ext	Mit einem Fuß auf der Gabel rückwärts fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.2
	b	coasting bwd, leg ext - c	Mit einem Fuß auf der Gabel rückwärts einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	7.1
	c	coasting bwd, leg ext - 8	Mit einem Fuß auf der Gabel rückwärts eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	8.1
	d	coasting bwd, feet in	Mit beiden Füßen auf der Gabel rückwärts fahren.	6
	e	coasting bwd, feet in - c	Mit beiden Füßen auf der Gabel rückwärts einen Kreis fahren.	7
	f	coasting bwd, feet in - 8	Mit beiden Füßen auf der Gabel rückwärts eine Acht fahren.	7.8
57	a	stand up glide	Auf der Gabel stehend fahren mit einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	5.4
	b	stand up glide - c	Auf der Gabel stehend einen Kreis fahren mit einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	6.5
	c	stand up glide, foot on frame	Auf der Gabel stehend fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	5.4
	d	stand up glide, foot on frame - c	Auf der Gabel stehend einen Kreis fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	6.5
	e	stand up glide 1ft ext, 1 hand on seat	Auf der Gabel stehend fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Das andere Bein ist ausgestreckt. Eine Hand berührt den Sattel.	6.3
	f	stand up glide 1ft ext	Auf der Gabel stehend fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Das andere Bein ist ausgestreckt.	6.6
	g	stand up glide 1ft ext - c	Auf der Gabel stehend einen Kreis fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Das andere Bein ist ausgestreckt.	7.9
58	a	stand up glide bwd	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren mit einem Fuß auf dem Rad. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	6.7
	b	stand up glide bwd - c	Auf der Gabel stehend rückwärts einen Kreis fahren mit einem Fuß auf dem Rad. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	8.0
	c	stand up glide bwd, foot on frame	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	6.7
	d	stand up glide bwd, foot on frame - c	Auf der Gabel stehend rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	8.0
	e	stand up glide bwd 1ft ext, 1 hand	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt. Eine Hand hält den Sattel.	7.1
	58 f	stand up glide bwd 1ft ext	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	7.4
	g	stand up glide bwd 1ft ext - c	Auf der Gabel stehend rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	8.9
59	a	stand up coast	Mit beiden Füßen auf der Gabel stehend fahren.	7.0
	b	stand up coast - c	Mit beiden Füßen auf der Gabel stehend einen Kreis fahren.	8.4
	c	stand up coast - 8	Mit beiden Füßen auf der Gabel stehend eine Acht fahren.	9.5

6.2.2 Transitions

101	a	riding to seat in front	Aus dem Fahren den Sattel zwischen den Beinen nach vorne herausziehen und mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten weiterfahren.	1.3
	b	riding to stomach on seat	Aus dem Fahren den Sattel zwischen den Beinen herausziehen und mit dem Bauch auf dem Sattel weiterfahren.	1.5
102	a	seat in front to riding	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren und wieder ins normale Fahren gelangen.	1.5
	b	stomach on seat to riding	Mit dem Bauch auf dem Sattel fahren und wieder ins normale Fahren gelangen.	1.6
103	a	riding to seat in back	Aus dem Fahren den Sattel zwischen den Beinen nach hinten herausziehen und mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten weiterfahren.	1.6
104	a	seat in back to riding	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten fahren und wieder ins normale Fahren gelangen.	1.7
105	a	ww to pedals	Der Fahrer treibt das Rad mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen an und wechselt ins Fahren.	2.8
	b	ww to riding 1ft	Vom Wheel Walk ins einbeinige Fahren übergehen.	3.1
	c	gliding to pedals	Vom Gliding ins normale Fahren übergehen.	3.3
	d	gliding to riding 1ft	Vom Gliding ins einbeinige Fahren übergehen.	3.5
	e	ww 1ft to pedals	Von Wheel Walk one foot ins normale Fahren übergehen.	3.0
106	a	pick up seat in front	Mit dem Sattel vorne auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach vorne gehalten wird. Der Rahmen wird mit einer Hand aufgehoben.	4.0
	b	pick up seat in front with toe	Mit dem Sattel vorne auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach vorne gehalten wird. Der Rahmen wird mit der Fußspitze aufgehoben indem leicht rückwärts getreten wird.	4.5
	c	pick up seat in front free foot	Mit dem Sattel vorne auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach vorne gehalten wird. Der Rahmen wird aufgehoben indem ein Fuß vom Pedal genommen wird, unter dem Rahmen platziert wird und somit der Rahmen nach oben gezogen wird.	4.2
107	a	pick up seat in back	Mit dem Sattel hinten auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach hinten oder zur Seite gehalten wird. Der Rahmen wird mit einer Hand aufgehoben.	4.0
	b	pick up seat in back with heel	Mit dem Sattel hinten auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach hinten oder zur Seite gehalten wird. Der Rahmen wird mit der Fußspitze aufgehoben indem leicht rückwärts getreten wird.	4.0
	c	pick up seat in back free foot	Mit dem Sattel hinten auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach hinten oder zur Seite gehalten wird. Der Rahmen wird aufgehoben indem ein Fuß vom Pedal genommen wird, unter dem Rahmen platziert wird und somit der Rahmen nach oben gezogen wird.	4.8
108	a	seat in front to side ride	Mit dem Sattel nach vorne gehalten fahren, abspringen, und im side ride landen.	5.0

109	a	side ride to seat in front	Aus dem side ride abspringen und mit dem Sattel nach vorne gehalten landen.	5.2
110	a	side ride to hop on wheel	Aus dem side ride abspringen und im hopping on wheel landen.	4.7
	b	side ride to sideways ww	Aus dem side ride abspringen und im sideways wheel walk landen.	5.3
111	a	idling to stand up ww	Vom idling ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	3.7
	b	idling to stand up ww frh	Vom idling ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	3.9
	c	hopping to stand up ww	Vom hopping ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	3.9
	d	hopping to stand up ww frh	Vom hopping ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.1
	e	stillstand to stand up ww	Vom stillstand ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	4.3
	f	stillstand to stand up ww frh	Vom stillstand ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.5
	g	riding to stand up ww	Vom Fahren ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	4.0
	h	riding to stand up ww frh	Vom Fahren ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.2
	i	riding bwd to stand up koosh koosh	Vom rückwärts Fahren ins stand up koosh koosh springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	4.2
	j	riding bwd to stand up koosh koosh frh	Vom rückwärts Fahren ins stand up koosh koosh springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.4
112	a	1ft to stand up glide	Vom einbeinigen Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen.	4.0
	b	1ft to stand up glide frh	Vom einbeinigen Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen. Freihändig.	4.1
	c	gliding to stand up glide	Vom gliding ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen.	3.8
	d	gliding to stand up glide frh	Vom gliding ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen. Freihändig.	3.9

	e	riding to stand up glide	Vom Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen.	4.2
	f	riding to stand up glide frh	Vom Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen. Freihändig.	4.3
113	a	1ft bwd to stand up glide bwd	Vom rückwärts Fahren mit einem Fuß auf der Pedale ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen.	5.1
	b	1ft bwd to stand up glide bwd frh	Vom rückwärts Fahren mit einem Fuß auf der Pedale ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen. Freihändig.	5.3
	c	gliding bwd to stand up glide bwd	Vom gliding backward ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen.	4.9
	d	gliding bwd to stand up glide bwd frh	Vom gliding backward ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen. Freihändig.	5.1
	e	riding bwd to stand up glide bwd	Vom rückwärts Fahren ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame springen. Beide Füße müssen gleichzeitig die Pedalen verlassen.	5.3
	f	riding bwd to stand up glide bwd frh	Vom rückwärts Fahren ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame springen. Beide Füße müssen gleichzeitig die Pedalen verlassen. Freihändig.	5.5
114	a	stand up ww to hop on wheel frh	Die Position des Fußes auf dem Rahmen beim stand up ww ins stand up hopping on wheel frh verändern. Freihändig.	3.6
	b	hop on wheel frh to stand up ww	Die Position des Fußes auf dem Rahmen beim hop on wheel frh ins stand up ww verändern. Freihändig.	3.6
115	a	ww to crossover	Vom wheel walk ins crossover übergehen.	3.7
	b	ww 1ft to crossover	Vom ww 1ft ins crossover übergehen.	3.8
	c	gliding to crossover	Vom gliding ins crossover übergehen.	4.2
116	a	crossover to ww	Vom crossover ins wheel walk übergehen.	3.7
	b	crossover to ww 1ft	Vom crossover ins ww 1ft übergehen.	3.8

6.2.3 Axis Skills

151	a	riding turn 90	Fahren, sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	1.3
	b	riding turn 180	Fahren, sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	1.7
	c	riding turn 360	Fahren, sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	2.2
152	a	bwd riding turn 90	Rückwärts fahren, sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	2.3
	b	bwd riding turn 180	Rückwärts fahren, sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	2.7
	c	bwd riding turn 360	Rückwärts fahren, sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	3.5
153	a	stand up full turn, arms in	Während des stand up glidings sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	4.6
	b	stand up full turn	Während des stand up glidings sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen.	4.8
	c	stand up 1.5 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 540 Grad (1.5x) um eine vertikale Achse drehen. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	4.9
	d	stand up 1.5 turns	Während des stand up glidings sich 540 Grad (1.5x) um eine vertikale Achse drehen.	5.1
	e	stand up 2 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 720 Grad (2x) um eine vertikale Achse drehen. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	5.3
	f	stand up 2 turns	Während des stand up glidings sich 720 Grad (2x) um eine vertikale Achse drehen.	5.5
	g	stand up 2.5 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 900 Grad (2.5x) um eine vertikale Achse drehen. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	5.8
	h	stand up 2.5 turns	Während des stand up glidings sich 900 Grad (2.5x) um eine vertikale Achse drehen.	6.0
	i	stand up 3 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 1080 Grad (3x) um eine vertikale Achse drehen. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	6.3
	j	stand up 3 turns	Während des stand up glidings sich 1080 Grad (3x) um eine vertikale Achse drehen.	6.5
154	a	back turn	Fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	2.6
	b	back turn seat in front, touching body	Fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.0
	c	back turn seat in front	Fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.2
	d	back turn seat in back, touching body	Fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.3
	e	back turn seat in back	Fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.8
	f	back turn, 1ft	Einbeinig mit einem Fuß auf der Pedale fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.5
155	a	front turn	Rückwärts fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.0
	b	front turn seat in front, touching body	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.2
	c	front turn seat in front	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.4

	d	front turn seat in back, touching body	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.4
	e	front turn seat in back	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.9
	f	front turn, 1ft	Rückwärts einbeinig fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.7
156	a	stand up back turn, arms in	Auf dem Rahmen stehend gliden, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Die Arme werden während der Drehung an den Körper herangezogen.	5.2
	b	stand up back turn	Auf dem Rahmen stehend gliden, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	5.4
157	a	stand up front turn, arms in	Auf dem Rahmen stehend rückwärts gliden, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Die Arme werden während der Drehung an den Körper herangezogen.	5.3
	b	stand up front turn	Auf dem Rahmen stehend rückwärts gliden, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	5.5
158	a	spin	Einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.1
	b	spin 1ft	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.5
	c	spin 1ft ext	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der freie Fuß ist ausgestreckt.	3.7
159		backward spin	Rückwärts einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	4.0
	b	backward spin 1ft	Rückwärts einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	4.3
	c	backward spin 1ft ext	Rückwärts einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der freie Fuß ist ausgestreckt.	4.7
160	a	toe point spin	Einbeinig fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt plaziert ist, drehen. Nachdem der Fuß plaziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Eine Hand darf den Sattel halten.	3.6
	b	toe point spin frh	Einbeinig fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt plaziert ist, drehen. Nachdem der Fuß plaziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Ohne Hände am Sattel.	3.7
	c	1ft spin, hand holding foot	Einbeinig fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt plaziert ist, drehen. Der innere Fuß wird mit einer Hand gehalten. Das Knie ist gebeugt.	3.7
161	a	toe point bwd spin	Einbeinig rückwärts fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt plaziert ist, drehen. Nachdem der Fuß plaziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Eine Hand darf den Sattel halten.	4.3
	b	toe point bwd spin frh	Einbeinig rückwärts fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt plaziert ist, drehen. Nachdem der Fuß plaziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Ohne Hände am Sattel.	4.5
	c	1ft spin bwd, hand holding foot	Einbeinig rückwärts fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt plaziert ist, drehen. Der innere Fuß wird mit einer Hand gehalten. Das Knie ist gebeugt.	5.0
162	a	cross over toe point spin	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren. Der Oberkörper rotiert um eine vertikale Achse. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß ist ausgestreckt, muss den Boden berühren und darf sich während der Umdrehungen in keine Richtung bewegen, sobald auf dem Boden platziert.	4.0
	b	cross over spin	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren. Der Oberkörper rotiert um eine vertikale Achse. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß ist ausgestreckt.	3.9

163	a	cross over spin bwd	Einbeinig rückwärts einen kleinen Kreis fahren. Der Oberkörper rotiert um eine vertikale Achse. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß ist ausgestreckt.	4.4
164	a	spin seat in front, seat against body	Mit dem Sattel nach vorne gehalten einen kleinen Kreis fahren, so dass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.5
	b	spin seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten einen kleinen Kreis fahren, so dass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.7
165	a	spin seat in back, seat against body	Mit dem Sattel nach hinten gehalten einen kleinen Kreis fahren, so dass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.6
	b	spin seat in back	Mit dem Sattel nach hinten gehalten einen kleinen Kreis fahren, so dass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.9
166	a	spin seat on side, seat touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einen kleinen Kreis fahren, so dass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.4
	b	spin seat on side	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einen kleinen Kreis fahren, so dass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.8
167	a	pirouette, arms in	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das Drehmoment wird durch Vorwärtsfahren gewonnen. Die Arme dürfen während der Pirouette an den Körper gezogen werden und müssen nicht ausgestreckt und horizontal sein.	3.9
	b	pirouette	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das Drehmoment wird durch Vorwärtsfahren gewonnen.	4.7
168	a	backward pirouette, arms in	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das Drehmoment wird durch Rückwärtsfahren gewonnen. Die Arme dürfen während der Pirouette an den Körper gezogen werden und müssen nicht ausgestreckt und horizontal sein.	5.2
	b	backward pirouette	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das Drehmoment wird durch Rückwärtsfahren gewonnen.	5.5
169	a	pirouette seat in front, against bdy, arm in	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.0
	b	pirouette seat in front, seat against body	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	4.7
	c	pirouette seat in front, arm in	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.2
	d	pirouette seat in front	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird.	4.9
170	a	pirouette seat in back, against bdy, arm in	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.1
	b	pirouette seat in back, seat against body	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	4.8
	c	pirouette seat in back, arm in	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.3
	d	pirouette seat in back	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird.	5.0

6.2.4 Single Short Skills

201	a	hop-twist 90	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem Sprung 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	2.3
	b	hop-twist 180	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem Sprung 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	2.8
	c	hop-twist 360	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem Sprung 360 Grad um eine vertikale Achse drehen.	4.1
	d	hop-twist frh 90	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem freihändigen Sprung 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	2.5
	e	hop-twist frh 180	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem freihändigen Sprung 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.0
	f	hop-twist frh 360	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem freihändigen Sprung 360 Grad um eine vertikale Achse drehen.	4.5
202	a	riding hoptwist 90	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	2.5
	b	riding hoptwist 180	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	3.0
	c	riding hoptwist 360	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	4.1
	d	riding hoptwist frh 90	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und freihändig weiterfahren.	2.6
	e	riding hoptwist frh 180	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und freihändig rückwärts weiterfahren.	3.5
	f	riding hoptwist frh 360	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und freihändig weiterfahren.	4.6
203	a	hoptwist on wheel 90	Während Hopping on Wheel in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.1
	b	hoptwist on wheel 180	Während Hopping on Wheel in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.6
	c	hoptwist on wheel frh 90	Während Stand up Hopping on Wheel freehanded in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.7
	d	hoptwist on wheel frh 180	Während Stand up Hopping on Wheel freehanded in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.9
204	a	hop over	Mit dem Einrad in Fahrtrichtung über den 50cm Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren.	2.7
	b	sideways hop over	Mit dem Einrad seitlich über den 50cm Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren.	2.6
	c	hop over, seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten in Fahrtrichtung über den 50cm Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren.	3.1
	d	sideways hop over, seat in front, against body	Mit dem Einrad seitlich über den 50cm Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren oder die Hand, die den Sattel hält oder der Sattel dürfen am Körper bleiben.	3.0
	e	sideways hop over, seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten seitlich über den 50cm Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren.	3.3
	f	sideways hop over, hop on wheel	Im Hopping on Wheel über den 50cm Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren oder die Hand, die den Sattel hält oder der Sattel dürfen am Körper bleiben.	3.3
	g	sideways hop over, stand up hop on wheel frh	Im Hopping on Wheel freihändig über den 50cm Mittelkreis springen.	3.8
205	a	wheel grab	Während dem Fahren, hüpfen oder Pendeln nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren.	1.3
	b	wheel grab, 1ft ext	Während dem Fahren, hüpfen oder Pendeln nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Ein Fuß wird von der Pedale genommen und weggestreckt, bevor der Reifen losgelassen wird.	2.2

	c	wheel grab, 2ft ext	Während des Fahrens, beim Hüpfen oder Pendeln nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Beide Füße werden von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird.	3.5
	d	wheel grab seat in front	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren.	3.1
	e	wheel grab seat in front, 1ft ext	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Ein Fuß wird von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren.	3.4
	f	wheel grab seat in front, 2ft ext	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Beide Füße werden von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren.	4.0
	g	wheel grab seat in front, 2ft ext to back	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Beide Füße werden von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Beide Füße sind nach hinten ausgestreckt, berühren sich und ihr Winkel ist zwischen parallel zum Boden (horizontal) und 45 Grad zu horizontal.	4.8
206	a	bounce seat, riding	Vom Fahren im seat in front, den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.2
	b	bounce seat, idling	Vom Pendeln im seat in front, den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.4
	c	bounce seat, hopping	Vom Hüpfen im seat in Front, den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.0
	d	bounce seat in back, riding	Vom Fahren im seat in Back, den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.7
	e	bounce seat in back, idling	Vom Pendeln im seat in Back, den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	4.0
	f	bounce seat in back, hopping	Vom Hüpfen im seat in Back, den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.7
207	a	touch seat on floor	Während des Fahrens, beim Pendeln oder Hopping seat in Front nach unten beugen und mit dem Sattel den Boden berühren wobei der Sattel mit einer Hand nach vorne gehalten wird.	3.1
	b	touch seat 2 times on floor	Während des Fahrens, beim Pendeln oder Hopping seat in Front nach unten beugen und mit dem Sattel den Boden berühren wobei der Sattel mit einer Hand nach vorne gehalten wird. Der Sattel berührt den Boden zweimal, bevor man ins Fahren, Pendeln oder Springen im seat in front zurück geht.	3.3
	c	touch seat 3 times on floor	Während des Fahrens, beim Pendeln oder Hopping seat in Front nach unten beugen und mit dem Sattel den Boden berühren wobei der Sattel mit einer Hand nach vorne gehalten wird. Der Sattel berührt den Boden dreimal, bevor man ins Fahren, Pendeln oder Springen zurück geht.	3.4
208	a	touch the floor	Sitzend oder auf den Pedalen stehend in sitzender Position nach unten beugen und den Boden mit einer Hand berühren.	2.5
	b	touch the floor with both hands	Sitzend oder auf den Pedalen stehend in sitzender Position nach unten beugen und den Boden mit einer Hand berühren. Beide Hände berühren den Boden gleichzeitig.	3.5
209	a	touch the floor, seat in front	Nach unten beugen und mit einer Hand den Boden berühren wobei der Sattel mit der anderen Hand nach vorne gehalten wird.	3.0
210	a	seat drop	Vom hopping seat in front, wobei der Sattel mit einer oder beiden Händen gehalten wird und am Körper bleibt, den Sattel nach vorne fallen lassen, bis er am vorderen Fuß stehen bleibt. Der Winkel vom Rahmen muss zwischen fast den Boden berühren und 45 Grad sein. Um den Sattel in die Hände zurückzunehmen, lehnt der	3.3

			Fahrer sich zurück und schnippt den Rahmen mit dem vorderen Fuß nach oben oder beugt sich herunter und hebt ihn mit einer Hand auf.	
	b	seat drop, twist 90	Vom hopping seat in front, wobei der Sattel mit einer oder beiden Händen gehalten wird und am Körper bleibt, den Sattel nach vorne fallen lassen, bis er am vorderen Fuß stehen bleibt. Der Winkel vom Rahmen muss zwischen fast den Boden berühren und 45 Grad sein. Der Fahrer dreht sich mit dem Rad um 90 Grad und holt den Sattel in die Hände zurück. Dabei lehnt der Fahrer sich zurück und schnippt den Rahmen mit dem vorderen Fuß nach oben oder beugt sich herunter und hebt ihn mit einer Hand auf.	3.5
211	a	crank idle kick, seat against body	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel zwischen 45 und 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.3
	b	crank idle kick	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel zwischen 45 und 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen.	3.5
	c	crank idle kick, seat against body, high	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel von mehr als 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.9
	d	crank idle kick, high	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel von mehr als 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen.	4.3
212	a	hop on wheel kick	Während des hopping on wheel mit einem Bein vom Rad weg treten und wieder ins hopping on wheel übergehen.	3.2
	b	hop on wheel kick, 2 feet	Während des H+hopping on wheel beide Beine vom Rad weg treten und wieder ins hopping on wheel übergehen.	3.6
213	a	pedals to hop on wheel	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins Hopping on Wheel übergehen.	2.9
	b	pedals to hop on wheel, riding	Vom Fahren oder Pendeln beide Füße nacheinander auf das Rad stellen, wobei ein Fuß vor und der andere hinter den Rahmen gestellt wird, und ins hopping on wheel übergehen.	3.4
	c	ww to hop on wheel	Vom wheel walk beide Füße nacheinander auf das Rad stellen, wobei ein Fuß vor und der andere hinter den Rahmen gestellt wird, und ins hopping on wheel übergehen.	3.8
	d	pedals to stand up hop on wheel, frh	Vom Fahren einen Fuß vor und den anderen hinter den Rahmen auf das Rad stellen, sich aufstehen und ins hopping on wheel freehanded übergehen.	3.5
	e	pedals 270 to hop on wheel	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins hopping on wheel übergehen. Das Einrad wird um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	4.0
	f	pedals 450 to hop on wheel	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins hopping on wheel übergehen. Das Einrad wird um 450 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	5.3
	g	pedals to sideways ww	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins Sideways wheel walk übergehen.	3.4
	h	pedals 270 to sideways ww	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins sideways wheel walk übergehen. Das Einrad wird um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	4.7
	i	pedals 450 to sideways ww	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins sideways wheel walk übergehen. Das Einrad wird um 450 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	6.0
214	a	hop on wheel to pedals	Vom hopping on wheel ins seat in front, seat against body oder ins Fahren runterspringen.	3.4

	b	hop on wheel to pedals, step down	Vom hopping on wheel ins Fahren oder Pendeln, wobei die Füße nacheinander auf die Pedalen gesetzt werden.	3.4
	c	hop on wheel to ww	Vom hopping on wheel ins wheel walk übergehen.	3.3
	d	stand up hop on wheel frh to pedals	Vom stand up hopping on wheel freihändig ins Fahren runterspringen.	4.0
	e	hop on wheel 270 to pedals	Vom hopping on wheel ins seat in front, seat against body oder ins Fahren runterspringen. Das Einrad wird dabei um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf die Pedalen gesetzt werden.	4.2
	f	hop on wheel 450 to pedals	Vom hopping on wheel ins seat in front, seat against body oder ins Fahren runterspringen. Das Einrad wird dabei um 450 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf die Pedalen gesetzt werden.	5.8
	g	sideways ww to pedals	Vom sideways wheel walk ohne zu hüpfen ins seat in front, seat against body oder fahren springen oder steigen.	3.9
	h	sideways ww 270 to pedals	Vom sidewayswheel walk ohne zu hüpfen ins seat in front, seat against body oder Fahren springen oder steigen. Das Einrad wird dabei um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf die Pedalen gesetzt werden.	6.0
215	a	180 unispin	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	3.6
	b	360 unispin	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	4.6
	c	540 unispin	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	5.7
	d	720 unispin	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 720 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	6.8
	e	180 unispin to seat in front	Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	3.6
	f	360 unispin to seat in front	Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	4.6
	g	540 unispin to seat in front	Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	5.7
	h	180 unispin to idling 1ft	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend im idling 1ft landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	4.0

	i	360 unispin to idling 1 foot	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend im pendeln 1ft landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	5.0
	j	540 unispin to idling 1 foot	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend im pendeln 1ft landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	6.2
	k	180 unispin to idling 1ft seat in front	Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und einbeinig seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	4.7
	l	360 unispin to idling 1ft seat in front	Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und einbeinig seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	5.7
	m	riding 180° unispin	Aus dem seat in front hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen oder in seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände den Sattel berühren.	3.9
	n	riding 360° unispin	Aus dem seat in front hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen oder im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände den Sattel berühren.	4.9
216	a	180 unispin to ww	Vom Einrad hochspringen, es um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk landen.	4.3
	b	360 unispin to ww	Vom Einrad hochspringen, es um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk landen.	5.3
	c	180 unispin to ww 1 foot	Vom Einrad hochspringen, es um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk 1ft landen.	4.5
	d	360 unispin to ww 1 foot	Vom Einrad hochspringen, es um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk 1ft landen.	5.5
217	a	180 unispin to stand up hop on wheel frh	Vom Einrad hochspringen, es um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel freehanded landen. Beim Landen auf dem Rad, dürfen die Hände nach dem ersten Sprung nicht den Sattel berühren.	4.5
	b	360 unispin to stand up hop on wheel frh	Vom Einrad hochspringen, es um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel freehanded landen. Beim Landen auf dem Rad, dürfen die Hände nach dem ersten Sprung nicht den Sattel berühren.	5.5
218	a	180 unispin on wheel	Vom hopping on wheel hochspringen das Einrad 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel landen.	3.8
	b	360 unispin on wheel	Vom hopping on wheel hochspringen das Einrad 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel landen.	4.8
219	a	crankflip, feet on pedals	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen ohne dass die Füße die Pedalen verlassen, so dass das Laufrad vor der Landung eine komplette Umdrehung vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	3.8
	b	crankflip	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen wobei die Füße die Pedalen verlassen, so dass das Laufrad vor der Landung eine komplette Umdrehung vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	5.1
	c	double crankflip	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen wobei die Füße die Pedalen verlassen, so dass das Laufrad vor der Landung zwei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	5.6

	d	triple crankflip	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen wobei die Füße die Pedalen verlassen, so dass das Laufrad vor der Landung drei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	6.1
	e	crankflip, seat in front	Aus dem seat in front springen und das Laufrad drehen wobei die Füße die Pedalen verlassen, so dass das Laufrad vor der Landung eine komplette Umdrehung vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält darf am Körper bleiben.	5.2
	f	double crankflip, seat in front	Aus dem seat in front springen und das Laufrad drehen wobei die Füße die Pedalen verlassen, so dass das Laufrad vor der Landung zwei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält darf am Körper bleiben.	5.7
	g	triple crankflip, seat in front	Aus dem seat in front springen und das Laufrad drehen wobei die Füße die Pedalen verlassen, so dass das Laufrad vor der Landung drei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält darf am Körper bleiben.	6.2
220	a	crankflip 180 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad eine komplette Umdrehung macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 180 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	5.5
	b	crankflip 360 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad eine komplette Umdrehung macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 360 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	6.5
	c	crankflip 540 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad eine komplette Umdrehung macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 540 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	7.5
	d	double crankflip 180 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad zwei komplette Umdrehungen macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 180 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	5.9
	e	double crankflip 360 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad zwei komplette Umdrehungen macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 360 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	6.9
	f	double crankflip 540 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad zwei komplette Umdrehungen macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 540 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	7.9
221	a	crank flip, standing on frame	Vom hopping seat in front, seat against body hochspringen und mit einem Fuß auf dem Reifen und mit dem anderen auf der Gabel landen. Das Rad wird angestoßen, so dass es eine volle Rückwärtsumdrehung macht, bevor der Fahrer im hopping seat in front, seat against body landet.	4.4
222	a	leg around, riding to riding	Aus dem Fahren, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen.	3.3
	b	leg around twice, riding to riding	Aus dem Fahren, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Das Bein wird noch ein zweites Mal erst hinten, dann vorne um den Sattel geschwungen, bevor der Fuß zurück auf die Pedale gesetzt wird.	4.4

	c	leg around, riding to seat on side, 1 hand	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins idling seat on side, touching body übergehen. Es wird nur eine Hand benutzt.	3.4
	d	leg around, riding to seat on side	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins idling seat on side, touching body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.0
	e	leg around, riding to crank idle, 1 hand	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins crank idle, seat against body übergehen. Es wird nur eine Hand benutzt.	3.6
	f	leg around, riding to crank idle	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins crank idle, seat against body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	g	leg around, riding to crank idle, rev	Aus dem Fahren ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen und ins crank idle, seat against body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.3
	h	leg around, riding to seat in back	Aus dem Fahren ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann das Bein und den Körper um den vorderen Teil des Sattels und ins seat in back übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.6
223	a	leg around, seat on side to riding	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins Fahren übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	2.5
	b	leg around, seat on side to crank idle	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Rades schwingen und ins crank idle übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	2.6
	c	leg around, seat on side to seat in front	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins seat in front übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	d	leg around, seat on side to seat in front, rev	Vom seat on side ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen und ins seat in front übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	e	leg around, seat on side to side hopping	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Rades schwingen und ins side hopping springen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.4
224	a	leg around, crank idle to riding, 1 hand	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins idling übergehen. Eine Hand ist am Sattel.	2.6
	b	leg around, crank idle to riding, frh	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins pendeln übergehen. Freihändig.	3.1
	c	leg around, crank idle to 1ft idle	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins pendeln 1ft übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.1
	d	leg around, crank idle to seat on side	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Rades schwingen und ins pendeln seat on side, touching body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	2.6
	e	leg around, crank idle to seat in front	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins pendeln seat in front übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.4
	f	leg around, crank idle to crank idle	Vom crank idle ein Bein um den vorderen, dann um den hinteren Teil des Sattels schwingen und ins crank idle übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.8
	g	crank idle to side hopping	Vom crank idle ins side hopping oder side hopping, foot touching tire springen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.8

	h	crank idle to hop on wheel	Vom crank idle ins hop on wheel übergehen, indem auf das Laufrad gestiegen wird. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.9
	i	crank idle to hop on wheel, jump	Vom crank idle ins hop on wheel übergehen, indem auf das Laufrad gesprungen wird. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	4.1
225	a	leg around, seat in front to riding	Vom seat in front, seat against body, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	2.7
	b	leg around twice, seat in front to riding	Vom seat in front, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Das Bein wird noch ein zweites Mal erst hinten, dann vorne um den Sattel geschwungen, bevor der Fuß zurück auf die Pedale gesetzt wird.	3.9
	c	leg around, seat in front to seat in front	Vom seat in front, seat against body, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins seat in front übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.4
	d	leg around, seat in front to seat on side	Vom seat in front, seat against body ein Bein erst um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann den Sattel zu einer Seite ziehen und den anderen Fuß auf die Pedale setzen und ins pendeln seat on side, touching body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.0
	e	leg around, seat in front to crank idle	Vom seat in front, seat against body ein Bein erst um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann den Sattel zu einer Seite ziehen und den anderen Fuß auf die Kurbel setzen und ins crank idle seat against body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	f	leg around, seat in front to seat in back	Vom seat in front, seat against body ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann das Bein und den Körper um den vorderen Teil des Sattels und ins seat in back übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.4
226	a	leg around, seat in back to riding	Vom seat in back ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann das Bein und den Körper um den vorderen Teil des Sattels und ins Fahren übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.7
	b	leg around twice, seat in back to riding	Vom seat in back, ein Bein erst vorne, dann hinten um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Das Bein wird noch ein zweites Mal erst vorne, dann hinten um den Sattel geschwungen, bevor der Fuß zurück auf die Pedale gesetzt wird. Beide Hände dürfen benutzt werden.	4.4
227	a	step around	Vom seat in front, um das Einrad steigen, ohne dass das Einrad springt oder sich dreht, so dass die Füße die Pedalen wechseln. Der Fahrer sieht in die entgegengesetzte Richtung und sitzt im Sattel.	3.9
	b	jump around	Vom seat in front hopping hochspringen und sich um 180 Grad drehen bevor man wieder auf den Pedalen landet.	4.9
	c	inverse	Vom seat on side, ein Bein nach hinten schwingen und dann um das Einrad steigen, ohne dass das einrad springt oder sich dreht, so dass die Füße die Pedalen wechseln. Der Fahrer sieht in die entgegengesetzte Richtung und sitzt im Sattel.	4.8
228	a	180 unispin, 180 hoptwist	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die selbe Richtung gedreht werden, so dass das Einrad sich relativ zum Boden um 360 Grad dreht.	5.1

	b	360 unispin, 180 hoptwist	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die selbe Richtung gedreht werden, so dass das Einrad sich relativ zum Boden um 540 Grad dreht.	5.4
	c	540 unispin, 180 hoptwist	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die selbe Richtung gedreht werden, so dass das Einrad sich relativ zum Boden um 720 Grad dreht.	5.8
	d	360 unispin, 180 hoptwist, opposite	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die entgegengesetzte Richtung gedreht werden, so dass das Einrad sich relativ zum Boden um 180 Grad dreht.	5.8
	e	540 unispin, 180 hoptwist, opposite	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die entgegengesetzte Richtung gedreht werden, so dass das Einrad sich relativ zum Boden um 360 Grad dreht.	6.3
229	a	180 sidespin	Vom Fahren oder Springen seat in front, seat touching body hochspringen und das Einrad um 180 Grad drehen, analog zum 180 unispin. Während des unispins dreht sich ein Bein komplett um das Einrad, in die selbe Richtung in die sich auch das Einrad dreht (erst hinter dem Sattel, dann vor dem Sattel) bevor beide Füße wieder auf den Pedalen landen. Die den Sattel andrehende Hand ist ursprünglich vor dem Körper, nach der Landung allerdings hinter dem Körper.	5.4
	b	360 sidespin	Vom Fahren oder hopping seat in front, seat touching body hochspringen und das Einrad um 360 Grad drehen, analog zum 360 unispin. Während des unispins dreht sich ein Bein komplett um das Einrad, in die selbe Richtung in die sich auch das Einrad dreht (erst hinter dem Sattel, dann vor dem Sattel) bevor beide Füße wieder auf den Pedalen landen. Die den Sattel andrehende Hand ist ursprünglich vor dem Körper, nach der Landung allerdings hinter dem Körper.	5.8
	c	540 sidespin	Vom Fahren oder hopping seat in front, seat touching body hochspringen und das Einrad um 540 Grad drehen, analog zum 540 unispin. Während des unispins dreht sich ein Bein komplett um das Einrad, in die selbe Richtung in die sich auch das Einrad dreht (erst hinter dem Sattel, dann vor dem Sattel) bevor beide Füße wieder auf den Pedalen landen. Die den Sattel andrehende Hand ist ursprünglich vor dem Körper, nach der Landung allerdings hinter dem Körper.	6.3

6.2.5 Counted Short Skills

251	a	idling	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet.	1.8
	b	idling 1 foot	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal, der andere hat keinen Kontakt zum Pedal oder Reifen.	2.1
	c	idling 1 foot ext	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal, der zweite wird ausgestreckt gehalten.	2.3
	d	idling 1 foot crossed	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal, der zweite wird überkreuzt zu dem pedalierenden Fuß gehalten.	2.3
252	a	idling seat in front, seat against body	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Der Sattel oder die Hand die den Sattel hält dürfen den Körper berühren.	2.5
	b	idling seat in front	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Der Sattel darf den Körper nicht berühren.	2.8
	c	idling 1ft seat in front, seat against body	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal. Der Sattel darf den Körper berühren.	2.9
	d	idling 1ft seat in front	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal. Der Sattel darf den Körper nicht berühren.	3.3
	e	idling 1ft seat in front ext, seat against body	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal. Der Sattel darf den Körper berühren. Der freie Fuß wird ausgestreckt gehalten.	3.2
	f	idling seat in back, seat against body	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei hinter dem Fahrer gehalten. Der Sattel oder die Hand die den Sattel hält dürfen den Körper berühren.	3.1
	g	idling seat in back	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei hinter dem Fahrer gehalten. Der Sattel oder die Hand die den Sattel hält dürfen den Körper nicht berühren.	3.4
253	a	idling seat on side, seat touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Sattel darf den Körper berühren.	2.7
	b	idling seat on side frh, touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Sattel darf den Körper, aber keine Hand den Sattel berühren.	2.9
	c	idling seat on side	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Fahrer darf keinen Kontakt zu dem Sattel haben ausser der einen Hand, die den Sattel hält	3.0
	d	idling 1ft seat on side, touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einbeinig pendeln. Der Sattel darf den Körper berühren.	3.1
	e	idling 1ft seat on side	Mit nur einem Fuß auf der Pedale und dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Fahrer darf keinen Kontakt zu dem Sattel haben ausser der einen Hand, die den Sattel hält	3.5
	f	idling 1ft ext seat on side, touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einbeinig pendeln. Der Sattel darf den Körper berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	3.6
	g	idling 1ft ext seat on side	Mit nur einem Fuß auf der Pedale und dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Fahrer darf keinen Kontakt zu dem Sattel haben ausser der einen Hand, die den Sattel hält. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.2
	h	side idle	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Ein Fuß ist auf der entgegengesetzten Seite, der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel oder die Hände, die den Sattel halten dürfen den Körper berühren.	4.0

	i	side idle, 1 hand	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Ein Fuß ist auf der entgegengesetzten Seite, der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel oder die eine Hand, die den Sattel halten darf den Körper berühren.	4.1
254	a	crank idle, seat against body	Das Einrad mit dem Sattel an der Seite auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Ein Fuß ist hierbei auf der Pedale während der andere Fuß auf der selben Seite auf der Kurbel steht. Der Sattel oder die den Sattel haltende Hand darf den Körper des Fahrers berühren.	2.9
	b	crank idle frh, seat against body	Das Einrad mit dem Sattel an der Seite auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Ein Fuß ist hierbei auf der Pedale während der andere Fuß auf der selben Seite auf der Kurbel steht. Der Sattel darf den Körper des Fahrers berühren, jedoch darf keine Hand den Sattel berühren.	3.1
	c	crank idle	Das Einrad mit dem Sattel an der Seite auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Ein Fuß ist hierbei auf der Pedale während der andere Fuß auf der selben Seite auf der Kurbel steht. Der Fahrer keinen Kontakt mit dem Sattel haben ausser der einen Hand die den Sattel hält	3.2
255	a	wheel idle	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei beide Füße auf dem Reifen sind. Ein Fuß steht vor der Gabel, der andere hinter der Gabel.	3.7
	b	wheel idle, 1ft	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei ein Fuß auf dem Reifen ist.	3.6
	c	wheel idle, 1ft ext	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei ein Fuß auf dem Reifen ist. Das andere Bein ist ausgestreckt.	3.8
256	a	twisting	Das Einrad auf der Stelle nach links und rechts um eine vertikale Achse drehen.	2.6
257	a	stillstand	auf einer Stelle stehen, ohne dass sich das Rad bewegt.	3.6
258	a	hopping	Mit dem Einrad hüpfen, während eine Hand den Sattel festhält.	1.8
	b	hopping frh	Freihändig mit dem Einrad hüpfen.	2.0
259	a	hopping seat in front, seat against body	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen. Der Sattel oder die haltende Hand darf den Körper berühren.	2.5
	b	hopping seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen.	2.8
	c	hopping seat in back, seat against body	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen. Der Sattel oder die haltende Hand darf den Körper berühren. Der Sattel wird nach hinten gehalten.	3.1
	d	hopping seat in back	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen. Der Sattel wird nach hinten gehalten.	3.4
260	a	hop on wheel	Der Fahrer hüpfen, hierbei steht er mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	2.6
	b	hop on wheel, sitting	Der Fahrer hüpfen, hierbei sitzt er auf dem Sattel, ein oder beide Füße sind auf dem Reifen. Eine Hand darf den Sattel halten.	3.2
	c	hop on wheel, sitting, frh	Der Fahrer hüpfen, hierbei sitzt er auf dem Sattel, ein oder beide Füße sind auf dem Reifen. Freihändig.	3.4
	d	stand up hop on wheel, 1 hand	Der Fahrer hüpfen, hierbei steht er auf dem Laufrad mit einem Fuß vor dem Rahmen und dem anderen Fuß hinter dem Rahmen. Der Sattel ist zwischen den Beinen. Eine Hand hält den Sattel fest.	3.1
	e	stand up hop on wheel, frh	Der Fahrer hüpfen, hierbei steht er auf dem Laufrad mit einem Fuß vor dem Rahmen und dem anderen Fuß hinter dem Rahmen. Der Sattel ist zwischen den Beinen. Keine Hand hält den Sattel fest.	3.6
261	a	hoptwisting	Auf einer Stelle hüpfend, das Einrad um eine vertikale Achse nach links und dann nach rechts drehen. Es muss ein Minimum von 5 aufeinanderfolgenden Zyklen (Links- und Rechtsdrehungen) ausgeführt werden. Keine Hand darf den Sattel berühren.	2.6

262	a	side hopping	Einbeinig neben dem Einrad hüpfen, mit dem Fuß auf der entgegen gesetzten Pedale, der Sattel darf mit beiden Händen gehalten werden. Das freie Bein ist gestreckt	2.9
	b	side hopping, foot touching tire	Einbeinig neben dem Einrad hüpfen, mit dem Fuß auf der entgegengesetzten Pedale, der Sattel darf mit beiden Händen gehalten werden. Der andere Fuß berührt den Reifen.	2.8

6.2.6 Mounts

301	a	mount, 1 hand	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Eine Hand hält sich am Sattel fest.	1.2
	b	mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten.	1.3
	c	mount to idle	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Pedel sofort ohne zu fahren.	1.5
	d	mount to 1ft idle	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Pedel sofort einbeinig ohne zu fahren.	2.0
	e	mount to 1ft ext idle	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Pedel sofort einbeinig mit einem ausgestrecktem Bein ohne zu fahren.	2.5
302	a	rolling mount	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man eine Fuß auf das hintere Pedal stellt und über das Rad aufsteigt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin gerade aus fährt.	1.8
	b	rolling mount to 1ft	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man eine Fuß auf das hintere Pedal stellt und direkt mit dem Einbein fahren beginnt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin gerade aus fährt.	2.5
	302 c	rolling mount to 1ft ext	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man eine Fuß auf das hintere Pedal stellt und direkt mit dem Einbein fahren mit ausgestrecktem Fuß beginnt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin gerade aus fährt.	2.7
	d	rolling mount to gliding	Auf das Einrad direkt zum Gliding aufsteigen während man es vorwärts schiebt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin gerade aus fährt. Kein Fuß darf eine Pedale berühren.	3.7
	e	rolling mount to coasting	Auf das Einrad direkt zum Coasting aufsteigen während man es vorwärts schiebt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin gerade aus fährt. Kein Fuß darf eine Pedale berühren.	4.5
303	a	back mount	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt.	1.9
	b	back mount to idle	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der Fahrer beginnt direkt zu Pedeln.	2.1
	c	back mount to 1ft idle	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der Fahrer beginnt direkt einbeinig zu Pedeln.	2.6
	d	back mount to 1ft ext idle	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der Fahrer beginnt direkt einbeinig mit ausgestrecktem Bein zu Pedeln.	3.1
	e	back mount to ww	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt Wheel Walk zu fahren.	2.7

	f	back mount to ww 1ft	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt einbeinig Wheel Walk zu fahren.	3.2
	g	back mount to ww 1ft ext	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt einbeinig mit einem ausgestrecktem Bein Wheel Walk zu fahren.	3.5
	h	back mount to stand up ww	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt Stand up Wheel Walk zu fahren.	4.0
304	a	mount to stomach on seat, 1 hand on seat	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Bauch liegt auf dem Sattel. Eine Hand hält den Sattel fest.	1.5
	b	mount to stomach on seat	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Bauch liegt auf dem Sattel.	2.0
	c	mount to seat in front, touching body	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Sattel wird vor dem Körper gehalten. Der Sattel und die Hand die ihn hält dürfen den Körper berühren.	2.0
	d	mount to seat in front	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Sattel wird vor dem Körper gehalten. Der Sattel und die Hand die ihn hält dürfen den Körper nicht berühren.	2.4
305	a	side mount	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das ander Bein vor dem Sattel vorbei geschwungen und nach dem hinsetzen auch der zweite Fuß auf das Pedal gesetzt wird.	1.8
	b	side mount leg around	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das ander Bein vor dem Sattel vorbei geschwungen wird. Der zweite Fuß umrundet den Sattel ein mal komplett und wird nach dem hinsetzen auf die Pedale gesetzt.	3.4
	c	side mount leg around twice	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das ander Bein vor dem Sattel vorbei geschwungen wird. Der zweite Fuß umrundet den Sattel zwei mal komplett und wird nach dem hinsetzen auf die Pedale gesetzt.	4.9
	d	side mount from on wheel	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hin legt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewanten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß vorne um den Sattel auf das zweite Pedal. Kein Fuß darf den Boden berühren.	2.5
	e	side mount from on wheel leg around	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hin legt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewanten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß vorne um den Sattel auf das zweite Pedal. Der Fuß muss den Sattel einmal komplett umkreisen. Kein Fuß darf den Boden berühren.	4.1
306	a	side mount reverse	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das ander Bein hinter dem Sattel vorbei geschwungen und nach dem hinsetzen auch der zweite Fuß auf das Pedal gesetzt wird.	1.8
	b	side mount reverse leg around	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das ander Bein hinter dem Sattel vorbei geschwungen. Der zweite Fuß umrundet den Sattel ein mal komplett und wird nach dem hinsetzen auf das Pedal gesetzt.	3.4

	c	side mount reverse leg around twice	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das andere Bein hinter dem Sattel vorbei geschwungen wird. Der zweite Fuß umrundet den Sattel zwei mal komplett und wird nach dem Hinsetzen auf die Pedale gesetzt.	4.9
	d	side mount reverse from on wheel	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hin legt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewandten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß hinten um den Sattel auf das zweite Pedal. Kein Fuß darf den Boden berühren.	2.5
	e	side mount reverse from on wheel leg around	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hin legt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewandten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß hinten um den Sattel auf das zweite Pedal. Der Fuß muss den Sattel einmal komplett umkreisen. Kein Fuß darf den Boden berühren.	4.1
307	a	jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale.	2.2
	b	free jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale. Der Sattel muss losgelassen werden bevor die Füße den Boden verlassen.	2.7
	c	jump mount to seat in front	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale. Bei der Landung wird der Sattel vor dem Körper gehalten und darf den Körper nicht berühren.	2.5
	d	jump mount to seat in back	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale. Bei der Landung wird der Sattel hinter dem Körper gehalten und darf den Körper nicht berühren.	2.7
	e	jump mount to ww	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung in Radlauf Position. Beide Füße werden auf dem Reifen aufgesetzt.	2.9
	f	jump mount from on wheel	Das Einrad liegt auf der Seite. Der Fahrer steht auf der Reifenseite, kein Fuß berührt den Boden, dann hochspringen den Sattel in Position bringen und auf dem Sattel und den Pedalen landen.	2.9
	g	180 unispin jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Fahrer oder das Einrad drehen sich um 180° nachdem er den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	2.8
	h	360 unispin jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Fahrer oder das Einrad drehen sich um 360° nachdem er den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	3.0
	i	turn around jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Fahrer dreht sich um 180° nachdem er den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	3.0
	j	jump mount to stand up ww	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung über den Sattel in Stand up Wheel walk Position. Beide Füße werden auf dem Reifen aufgesetzt.	3.8
	k	free jump mount to seat drag in front	Aufstieg auf das Einrad, das auf dem Boden in Drag Seat Position liegt. Der Sattel liegt vor dem Rad auf dem Boden und das Rad wird mit den Beinen in einer aufrechten Position gehalten. Nach dem Absprung landet der Fahrer auf beiden Pedalen gleichzeitig in Seat drag in front.	4.2
	l	jump mount to seat drag in front	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Sattel liegt vor dem Rad auf dem Boden. Das Rad wird mit den Beinen senkrecht gehalten bevor man abspringt.	4.6
	m	jump mount to seat drag in back, holding wheel	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Sattel liegt hinter dem Rad auf dem Boden. Das Rad wird mit den Beinen senkrecht gehalten bevor man abspringt.	4.1

	n	jump mount to seat drag in back, feet holding seat	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Sattel liegt hinter dem Rad auf dem Boden. Das Rad wird mit den Füßen am Sattel senkrecht gehalten bevor man abspringt.	4.8
308	a	side jump mount	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen.	2.5
	b	free side jump mount	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen. Vom Zeitpunkt des Absprunges an darf das Einrad nicht mehr festgehalten werden.	3.0
	c	side jump mount to seat on side	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen. Ein Fuß wird vor dem Sattel her geführt. Bei der Landung bleibt der Sattel an der Seite des Körpers.	3.1
	d	side jump mount to ww	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße auf dem Reifen landen ohne die Pedalen zu berühren. Der Fahrer geht direkt in den Wheel Walk.	3.8
	e	side jump mount to ww 1ft	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei ein Fuß auf dem Reifen landet ohne die Pedalen zu berühren. Der Fahrer geht direkt in den Einbein-Radlauf.	3.9
	f	side jump mount to ww 1ft ext	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei ein Fuß auf dem Reifen landet ohne die Pedalen zu berühren. Das zweite Bein wird ausgestreckt gehalten. Der Fahrer geht direkt in den Einbein-Radlauf mit ausgestrecktem Bein.	4.1
	g	180 unispin side jump mount	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Das Einrad drehen sich um 180° nachdem der Fahrer den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	3.8
	h	360 unispin side jump mount	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Das Einrad drehen sich um 360° nachdem der Fahrer den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	5.2
	i	rolling side jump mount to gliding	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man beide Füße an einer Seite des Sattels vorbei führt und direkt anfängt zu Gliden.	4.3
309	a	spin mount 360	Aufstieg auf das Einrad, das Einrad und der Fahrer drehen dabei ohne zu pausieren oder zu Pendeln um 360°.	2.4
	b	spin mount 720	Aufstieg auf das Einrad, das Einrad und der Fahrer drehen dabei ohne zu pausieren oder zu Pendeln um 720°.	3.4
310	a	kick up mount, 1 hand on seat	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Eine Hand darf den Sattel berühren.	2.8
	b	kick up	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Keine Hand darf den Sattel berühren bevor der zweite Fuß auf dem entsprechendem Pedal steht.	3.2
	c	kick up to ww	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Der zweite Fuß wird auf den Reifen gesetzt und der Fahrer geht sofort in Radlauf über.	3.4
	d	kick up mount to ww 1ft	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Der zweite Fuß wird auf den Reifen gesetzt und der Fahrer geht sofort in einbeinig Radlauf über.	3.6
	e	kick up mount to ww 1ft ext	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Der zweite Fuß wird auf den Reifen gesetzt und der Fahrer geht sofort in einbeinig Radlauf mit ausgestrecktem Bein über.	3.8
311	a	pick up	Aufstieg auf das Einrad von hinten (Rad aufrecht und Sattel am Boden), indem der Fahrer auf die Pedale springt, den Sattel aufhebt und sich auf den Sattel setzt.	3.2
312	a	swing up mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten, (Rad aufrecht und Sattel vor dem Rad am Boden), indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gestellt wird. Der Sattel wird mit dem zweiten Fuß angehoben und vor dem Körper mit einer Hand gefangen bevor der zweite Fuß auf die Pedale gestellt wird. Pendel oder springe mit dem Sattel nach vorn gehalten.	3.2

	b	swing up mount, frh	Aufstieg auf das Einrad von der Seite, (Rad aufrecht und Sattel hinter dem Rad am Boden), indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gestellt wird. Der Sattel wird mit dem zweiten Fuß auf der Selben Seite des Einrades angehoben. Dieses Bein schwingt hinten um den Sattel bevor man ins fahren übergeht, ohne das eine Hand den Sattel berührt.	4.0
313	a	push up mount	Aufsteigen auf das Einrad indem der Fahrer mit dem Gesicht zum Boden auf dem Boden liegt. Das Einrad ist in Fahrtposition, allerdings berührt der Sattel und das Rad den Boden. Der Fahrer drückt sich nur mit seinen Händen nach oben, die Füße dürfen die Pedalen nicht verlassen, in Fahrtposition.	3.8

7 CONVENTION VERANTWORTLICHE

Die Convention Verantwortlichen stellen die Durchführung der Wettkämpfe sicher. Alle Aufgaben die im Folgenden genauer dargestellt werden müssen wahrgenommen werden um die Durchführung der Wettkämpfe sicher zu stellen. Für jede der aufgeführten Tätigkeiten muss eine konkrete Person verantwortlich sein um der Veranstaltung eine Autoritätsstruktur zu geben. Von allen Offiziellen wird Objektivität und Unabhängigkeit erwartet.

7.1 Generelle Verantwortliche

VERANSTALTER: Dies ist eine Einzelperson oder eine Gruppe, die sich verpflichtet hat, eine Einrad-Convention zu veranstalten und diese nach IUF Regelwerk und Richtlinien durchzuführen. Mit der Zusage, eine IUF-Veranstaltung durchzuführen, stimmt man auch zu, den Regeln und Richtlinien der IUF zu folgen soweit möglich. Sollten beim Organisieren der Räumlichkeiten, des Zeitplanes oder eines Wettbewerbes Probleme auftauchen, werden der Veranstalter und die IUF zusammen an der Lösung dieser Probleme arbeiten. Im Allgemeinen hat der Veranstalter die letzte Entscheidung darüber, was auf dieser Veranstaltung passiert oder eben nicht passiert. Eine Ausnahme sind die Anforderungen der IUF an die Wettkampfstätten, -inhalte und das Reglement.

IUF-VORSTAND: Der IUF Vorstand vertritt die Interessen der IUF bezüglich der Anforderungen an die Veranstaltung sowohl im Hinblick auf die Wettkampfregeln, als auch bezüglich des notwendigen Platzes und der Räumlichkeiten für die Wettkämpfe. Dies gilt auch für alle anderen Anforderungen, die mit der Austragung einer IUF-Veranstaltung einhergehen. Falls Probleme bezüglich der Einhaltung der IUF-Anforderungen auftreten, werden der Veranstalter und der IUF-Vorstand zusammenarbeiten, um Lösungen oder Kompromisse zu finden. Der Hauptteil dieser Dinge sollte während der frühen Planungsphase geklärt werden, wenn die Örtlichkeiten und Zeitpläne zusammengestellt werden.

IUF-VERTRETER: Der optionale IUF-Vertreter ist eine Person, die den IUF-Vorstand bei der Kommunikation mit dem Veranstalter repräsentiert. Die Kontaktperson hat im wesentlichen die gleichen Rechte wie der IUF-Vorstand, muss aber dem IUF-Vorstand berichten und Anweisungen von ihm entgegennehmen.

ÖBERSTE WETTKAMPFLEITER: Rennleiter, Schiedsrichter, Artistikdirektor und Chefkampfrichter sind die Verantwortlichen für Rennen und artistische Wettbewerbe. Sie sind nicht autonom und müssen sich dem Veranstalter gegenüber verantworten. Es wird dringend empfohlen, nicht eine Person mit mehreren dieser Posten zu betrauen, sondern jedes Amt mit mindestens einer Person zu besetzen.

7.2 Verantwortliche für Rennen

RENNLEITER: Der Rennleiter ist dafür verantwortlich, vor Beginn der Veranstaltung zu überprüfen, ob alle benötigten Materialien, Formulare, Personen, die Tonanlage vorhanden sind und sonstige Anforderungen berücksichtigt wurden. Idealerweise ist der Rennleiter ein Mitglied der Veranstaltungskomitees oder hat zumindest freien Zugang zu den Örtlichkeiten. Der Rennleiter ist verantwortlich für die Logistik, das Material und die Zeitplanung aller Rennwettbewerbe soweit nicht anders festgelegt.

SCHIEDSRICHTER: Der Schiedsrichter leitet die Rennen. Er fällt die endgültigen Entscheidungen bezüglich der Rennwettbewerbe. Er kümmert sich um alle Proteste. Er stellt sicher, dass die Rennstrecke bereit und die Verantwortlichen geschult sind. Er arbeitet innerhalb des vom Rennleiter geschaffenen Rahmens, um die Wettkämpfe durchzuführen. Der Schiedsrichter soll sehr große Erfahrung in allen Aspekten von Einradrennen haben, und er muss vor allem objektiv sein. Er darf weder lokale noch auswärtige Fahrer bevorzugen. Es können unterschiedliche Schiedsrichter für verschiedene Anlagen oder Rennsportarten bestimmt werden.

HELFER: Er weist den Fahrern die Bahnen zu und überprüft den ordnungsgemäßen Zustand der Räder und der Sicherheitsausrüstung.

STARTER: Er startet die Rennen, erklärt die Rennregeln und ruft die Fahrer bei einem Fehlstart zurück. Auch er prüft ob die Fahrer mit ordnungsgemäßen Einrädern und Sicherheitsausrüstung starten.

LINIENRICHTER: Assistenten den Zeitnehmern bei der Beobachtung des Zieleinlaufes und achtet auf Abstiege und Stürze an der Ziellinie.

ZEITNEHMER: Der Zeitnehmer misst die Zeiten der Fahrer beim Zieleinlauf und achtet auf Abstiege und Stürze an der Ziellinie. Zur Messung des Erstplatzierten können zwei Zeitnehmer eingesetzt werden, wobei dann der Durchschnitt der gemessenen Zeiten gewertet wird.

SCHRIFTFÜHRER: Er protokolliert Platzierung und Zeit jeden Fahrers im Anschluss an ein Rennen. Fahrer dürfen den Zielbereich nicht verlassen, bevor der Schriftführer ihre Startnummern und alle sonstigen Informationen erhalten hat.

BOTE: Ein allgemeiner Helfer, der die Rennformulare zwischen Start- und Ziellinie, sowie zwischen Protokollführer und Stadionsprecher transportiert.

PROTOKOLLFÜHRER: Er verarbeitet die Ergebnislisten aller Rennen, addiert Punkte und bereitet die Daten für die Veröffentlichung vor.

ERGEBNISAUSHÄNGER: Er hängt die Rennprotokolle und Ergebnislisten öffentlich aus und notiert den Zeitpunkt des Aushangs.

STADIONSPRECHER: Er bedient die Lautsprechanlage, verliest die Ergebnisse der Rennen und ruft die Fahrer der nächsten Rennen zum Start.

OBSTACLE PARCOURS und LANGSAMRENNEN AUSRICHTER: Sie führen diese beiden Wettbewerbe an einer Stelle außerhalb der Rennstrecke durch. Dabei nehmen sie praktisch alle oben beschriebenen Aufgaben für den jeweiligen Wettkampf wahr.

7.3 Verantwortliche für die Artistik

ARTISTIKDIREKTOR: Er ist der Leiter des Organisationskomitees für die Artistik-Wettbewerbe. Die Aufgaben des Artistik-Direktors beginnen lange vor der Veranstaltung. Er muss die Ausstattung der Sporthallen (bzw. der Auftrittflächen) organisieren und die anderen Verantwortlichen für die Artistik-Wettbewerbe auswählen. Zusammen mit dem Veranstalter legt der Artistik-Direktor die Abläufe, die Verwaltung und die Methoden fest, nach denen die Veranstaltung durchgeführt wird. Der Artistik-Direktor ist zusammen mit dem Chefkampfrichter dafür verantwortlich, dass der Zeitplan eingehalten wird. Er beantwortet alle Fragen, die sich nicht auf Regeln und Beurteilung von Fahrern beziehen. Der Artistik-Direktor trifft die endgültige Entscheidung bei allen Fragen zum Artistik Wettkampf, **außer denen, die sich auf Regeln und Ergebnisse beziehen.**

CHEFKAMPFRICHTER: Der Chefkampfrichter sollte ebenso wie der Schiedsrichter sehr große Erfahrung haben und muss unbedingt unparteiisch sein und weder lokale noch auswärtige Fahrer bevorzugen. Der Chefkampfrichter muss ausgesprochen vertraut mit allen Aufgaben der Verantwortlichen für die Artistik und den sonstigen Aspekten der Artistik Regeln sein. Der Chefkampfrichter beaufsichtigt alles, kümmert sich um Proteste und beantwortet alle Fragen bezüglich Regeln und Beurteilungen. Er ist verantwortlich dafür, dass alle Verantwortlichen für die Artistik ausgebildet und bereit sind und dass die Austragungsflächen für die Artistik Wettbewerbe korrekt ausgemessen sind und entsprechende Markierungen auf dem Boden angebracht sind. Er ist weiterhin für die Korrektheit aller Ergebnislisten und Berechnungen verantwortlich.

ZEITNEHMER: Er misst die Zeit aller Küren und zeigt durch ein akustisches Signal deren Ende an.

SCHIEDSRICHTER: Er beurteilt die Auftritte. Die verschiedenen artistischen Bereiche erfordern unterschiedliche Beurteilungsmethoden, so dass es erforderlich sein kann, unterschiedliche Schiedsrichter einzusetzen. Alle Schiedsrichter müssen absolut unparteiisch und mit den Regeln und Beurteilungskriterien vertraut sein..

SCHRIFTFÜHRER: Er bearbeitet alle Beurteilungsformulare und füllt die Ergebnislisten und sonstigen Formulare aus.

BOTE: Ein allgemeiner Helfer, der Formulare und sonstige Informationen transportiert.

STADIONSPRECHER: Er bedient die Tonanlage zusammen mit dem DJ, kündigt die nächsten Fahrer an und verliest die Ergebnisse des Wettkampfs. Er kann außerdem zwischen den einzelnen Küren als Kommentator fungieren.

DJ: Er bedient die Tonanlage, spielt die Musik zu den einzelnen Küren ein und kümmert sich um die Musikmedien der Fahrer sowie spezielle Anforderungen.

ANSPRECHPARTNER FÜR DIE FAHRER: Er kontaktiert die Fahrer vor ihrem Wettkampf, legt die Auftrittsreihenfolge fest und stellt sicher, dass die Musik der Fahrer ist entsprechend vorbereitet und beschriftet ist.

BÜHNENHELFER: Er hilft den Fahrern mit dem Auf- und Abbau und der Reinigung der Auftrittfläche.

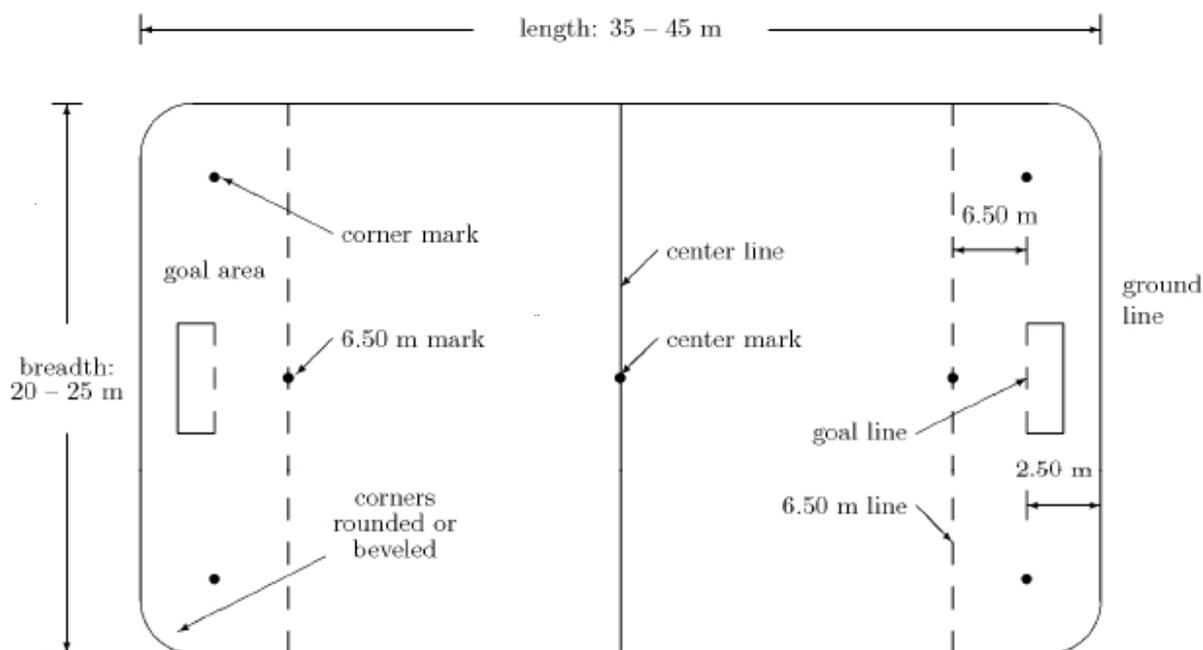
ERGEBNISAUSHÄNGER: Hängt die Ergebnisse der Artistik Wettbewerbe öffentlich aus und notiert die Zeit des Aushangs.

8 EINRADHOCKEY

Die Sicherheit der Spieler und Zuschauer verdient hohe Aufmerksamkeit. Daher müssen die Sicherheitsregeln streng beachtet werden und das Material muss in gutem Zustand sein. Diese Regeln können nicht jede Situation abdecken. Die Teams müssen sich vor dem Spiel auf einen Spielraum bei der Regelauslegung einigen. Auf die unterschiedlichen Voraussetzungen der Spieler und Räumlichkeiten muss Rücksicht genommen werden. Fairness von allen Beteiligten wird vorausgesetzt.

8.1 Spielfeld

8.1.1 Größe



Das Feld hat eine Länge von 35 - 45 m und eine Breite von 20 - 25 m. Es wird von einer Bande umgeben. Die Ecken sind abgerundet oder abgeschrägt.

8.1.2 Tore

Die Torpfosten sind 2,50m von den Enden des Spielfeldes (Grundlinie) entfernt, so dass sie von den Spielern umfahren werden können. Ihre lichte Höhe ist 1,20m und ihre lichte Breite 1,80m. Die Tore müssen so beschaffen sein, dass der Ball nicht von hinten oder von der Seite hineingelangen kann. Die Tore dürfen keine scharfen, spitzen oder überstehenden Teile haben.

8.1.3 Markierungen

Die Mittellinie unterteilt das Feld in zwei gleiche Spielhälften und der Mittelpunkt ist in der Mitte der Mittellinie. Vor jedem Tor ist im Abstand von 6,50m ein Punkt. Die Torlinie verbindet die Torpfosten auf dem Spielfeld. Einen Meter von den Seitenbänden entfernt befinden sich auf beiden Seiten der verlängerten Torlinie die Eckpunkte. Die 6,50m Linien sind parallel zu den Torlinien und gehen durch die 6,50m Punkte. Die Torzonen sind die Flächen zwischen den 6,50m Linien und den Grundlinien.

8.2 Teams

8.2.1 Anzahl der Spieler

Ein Team besteht aus fünf Spielern (plus Auswechselspieler). Das Auswechseln eines Spielers ist jederzeit möglich. Es ist nicht nötig, dies dem Schiedsrichter mitzuteilen. Der neue Spieler muss das Feld dort betreten, wo der andere es verlässt. Jeder Spieler kann zu jeder Zeit Torwart sein. Der Torwart hat keine besonderen Rechte. Um an einem Spiel teilnehmen zu dürfen, muss ein Team mindestens drei Spieler haben.

8.2.2 Bekleidung

Schuhe müssen getragen werden. Alle Spieler eines Teams müssen Trikots in der gleichen Farbe tragen. Die Farbe muss sich von der des Gegners deutlich unterscheiden. Bei Turnieren oder anderen großen Veranstaltungen sollte jedes Team zwei verschiedenfarbige Trikotsätze zur Verfügung haben. Vorschläge für bequeme und sichere Kleidung:

Radhose und Knieschoner oder lange Hose

Handschuhe

kurze Schnürriemen oder Riemen eingesteckt
Helm und Zahnschutz
definitiv kein Schmuck (Uhren, Ketten, Ohringe)

8.3 Ausrüstung

8.3.1 Einräder

Die maximale Radgröße ist 618 mm (24 Zoll). Die Einräder dürfen keine scharfen oder hervorstehenden Teile haben, die zu Verletzungen führen könnten. Hiermit sind insbesondere Schnellspanner, Hebel und Schrauben gemeint. Die Pedale müssen aus Kunststoff oder Gummi sein.

8.3.2 Schläger

Alle für Eishockey zugelassenen Schläger (außer Torwantschläger) können verwendet werden. Angebrochene oder gesplitterte Schläger müssen vor dem Spiel mit Klebeband umwickelt oder repariert werden. Ein Gummipuffer am oberen Ende des Schlägers wird empfohlen.

8.3.3 Ball

Es wird ein "toter" Tennisball benutzt, der nach dem Aufprall auf Beton 30 % bis 50 % der ursprünglichen Höhe erreicht. Alternativ kann ein Straßenhockeyball benutzt werden. Wenn sich die gegnerischen Teams nicht auf einen Ball einigen können, entscheidet die ausrichtende Organisation. Die gewählte Ballart muss frühzeitig vor dem Wettbewerb angekündigt werden und in allen teilnehmenden Ländern erhältlich sein.

8.4 Strafen

Bei jeder Regelwidrigkeit muss der Schiedsrichter eine Strafe verhängen, es sei denn, er entscheidet, das Spiel nicht zu unterbrechen (Vorteil).

8.4.1 Freistoß

Der Freistoß ist die Standardstrafe für alle Regelwidrigkeiten. Er wird immer angewendet, außer in den Fällen, die in den Abschnitten 8.4.2-8.4.4 explizit erwähnt werden. Der Freistoß wird an der Stelle ausgeführt, wo die Regelwidrigkeit begangen wurde. Ausnahmen: Wenn ein Team einen Freistoß in der gegnerischen Torzone bekommt, wird der Freistoß vom nächstgelegenen Eckpunkt ausgeführt (Eckstoß). Wenn ein Team einen Freistoß in der eigenen Torzone bekommt, wird der Freistoß 1m vor der Torlinie ausgeführt (Torabstoß). Der Freistoß ist indirekt. Der ausführende Spieler darf den Ball beim Freistoß nur einmal berühren. Danach muss ein anderer Spieler den Ball berühren. Gegnerische Spieler müssen mit Einrad und Schläger einen Mindestabstand von 2m zum Ball einhalten.

8.4.2 6.5 m

Wird durch eine Regelwidrigkeit eine direkte Torchance verhindert, so wird ein 6,50m gegeben. Das gilt auch für Fouls außerhalb der Torzone. Der Ball wird auf den 6,50m Punkt gelegt. Ein Spieler des verteidigenden Teams geht in das Tor. Sein Rad muss in einer Entfernung von höchstens 50cm von der Torlinie den Boden berühren. Das andere Team bestimmt einen Spieler, der den 6,50m ausführt. Alle anderen Spieler müssen die Torzone verlassen. Nach Anpfiff des Schiedsrichters muss der Torwart frei auf seinem Einrad sein und darf sich nicht am Tor festhalten. Der Angreifer hat drei Sekunden für einen Schuss. Ist der Torschuss erfolglos, geht das Spiel weiter, sobald der Ball den Torpfosten berührt, der Torwart den Ball berührt oder der Ball die verlängerte Torlinie überquert.

8.4.3 Straftor

Wenn das verteidigende Team durch illegales Spielen des Balles ein Tor verhindert, und wenn, in der Meinung des Schiedsrichters, der Ball direkt auf das Tor zugeht und definitiv in das Tor gegangen wäre, wenn kein Spieler ihn berührt hätte, kann ein Straftor vergeben werden. In diesem Fall bekommt das angreifende Team ein Tor zugesprochen. Wenn irgendwelche Zweifel darüber bestehen, ob der Ball ins Tor gegangen wäre, muss ein 6,50m (siehe 8.4.2) gegeben werden.

8.4.4 Bully

Immer wenn das Spiel ohne Strafe für eines der Teams wieder aufgenommen werden muss, geschieht dies durch einen Bully. Für den Bully lässt der Schiedsrichter den Ball zwischen zwei gegnerischen Spielern fallen. Sobald der Ball den Boden berührt, beginnt das Spiel.

8.4.5 Feldverweis

Der Schiedsrichter kann einen Spieler für die Dauer von zwei Minuten, fünf Minuten oder für den Rest des Spieles des Feldes verweisen. Dies geschieht bei Unsportlichkeit sowie absichtlicher, gefährlicher Missachtung der Regeln. Für den vom Platz gestellten Spieler darf das Team keinen Ersatzspieler einwechseln.

8.5 Spielablauf

8.5.1 Spieldauer

Die Spieldauer ergibt sich aus der Spielzeit. Dabei handelt es sich um eine relative Zeitangabe. Die Zeit wird nur angehalten, wenn der Schiedsrichter das entsprechende Signal für eine Spielunterbrechung gibt. In der Pause werden die Seiten gewechselt. Zu Beginn jeder Halbzeit befinden sich alle Spieler in ihrer eigenen Spielfeldhälfte. Jede Halbzeit beginnt mit einem Bully am Mittelpunkt. Ist der Spielstand ausgeglichen und eine Entscheidung notwendig, geht es wie folgt weiter: Fünf Minuten Pause; Seitenwechsel; fünf Minuten Spiel; Seitenwechsel ohne Pause; fünf Minuten Spiel. Ist der Spielstand weiterhin ausgeglichen, wird eine Entscheidung durch Penaltyschießen herbeigeführt.

8.5.2 Penalty Shootout

Jeder der fünf aktuellen Spieler von jedem Team bekommt einen Penaltyschuss. Ist der Spielstand immer noch ausgeglichen, schießt jedes Team einen weiteren Penaltyschuss, bis eine Entscheidung herbeigeführt ist.

Für den Penalty müssen alle Spieler, außer dem verteidigenden Torwart, die entsprechende Spielfeldhälfte verlassen. Der Torwart muss sich in der Nähe der Torlinie befinden, zumindest, bis der angreifende Spieler den Ball berührt hat. Der Schiedsrichter platziert den Ball am Mittelpunkt, und der ausführende Spieler wird nach dem Pfiff des Schiedsrichters den Ball von dort spielen und versucht, ein Tor zu erzielen. Der Ball muss in Bewegung auf die Torlinie zu gehalten werden (eine Rückwärtsbewegung ist nicht erlaubt). Sobald der Ball geschossen wurde, wird das Spiel als abgeschlossen angesehen. Aus Abprallern irgendeiner Sorte (eine Ausnahme ist, wenn der Ball erst am Pfosten abprallt, dann am Torwart, und dann direkt ins Tor geht) kann kein Tor erzielt werden. Sobald der Ball die Torlinie überquert, wird der Schuss als komplett angesehen.

8.5.3 Einradfahren

Der Spieler muss sich frei auf dem Einrad bewegen. Er darf sich mit Hilfe seines Schlägers abstützen, aber nicht am Tor, der Wand oder Ähnlichem. Es reicht nicht aus, das Tor nur schnell für die Zeit loszulassen, während der Torwart am Spiel teilnimmt. Ein kurzzeitiges Abstützen an der Wand, um einen Sturz zu vermeiden, kann toleriert werden. Fällt ein Spieler vom Einrad, darf er solange in das Spiel eingreifen, bis er den Boden berührt. Beim Wiederaufstieg muss der Spieler auf dem Sattel sitzen und beide Füße auf den Pedalen haben, bevor er am Spiel wieder teilnehmen kann. Wenn ein Spieler, der nicht auf dem Einrad fährt, ein Eigentor schießt, wird die Vorteilsregel angewendet, d.h. das Tor ist gültig.

8.5.4 Hindernis

Ein Spieler, der sich nicht auf dem Einrad befindet, darf kein Hindernis für das gegnerische Team darstellen. Der Spieler wird als Hindernis angesehen, wenn er, sein Einrad oder sein Schläger vom Ball getroffen werden und auch wenn sich ein Gegner seinetwegen nicht frei bewegen kann. Der Spieler sollte an der Stelle wieder aufsteigen, an der er abgestiegen ist, falls notwendig aber zuerst dem Spielgeschehen ausweichen.

8.5.5 Ballkontakt

Der Ball kann mit dem Schläger, dem Einrad und dem gesamten Körper gespielt werden. Alle genannten Arten zählen als Ballberührung. Die Spieler dürfen den Ball nur dann zweimal hintereinander mit dem Körper spielen, wenn die erste Berührung passiv war (z. B. weil der Spieler vom Ball getroffen wurde). Wenn der Ball mit dem Körper gespielt wird, darf der Spieler den Ball nicht fangen oder auf andere Art halten, und der Kontakt sollte nur kurzzeitig sein. Für das Spiel mit Armen und Händen siehe auch Abschnitt 8.7.1.

8.5.6 Start und Stop

Start und Wiederaufnahme des Spiels werden immer durch den Pfiff des Schiedsrichters eingeleitet. Pfeift der Schiedsrichter während des Spiels, wird es sofort unterbrochen.

8.5.7 Spielaufnahme nach einem Tor

Nach einem Tor bekommt das Team den Ball, gegen welches das Tor gefallen ist. Zunächst müssen alle Spieler in ihre eigene Hälfte. Nach dem Pfiff des Schiedsrichters beginnt das Spiel, wenn der Ball oder ein Spieler des ballführenden Teams die Mittellinie überquert. Nach dem Überqueren der Mittellinie darf durch einen direkten Schuss ein Tor erzielt werden, d.h. ohne vorher zu einem anderen Spieler abzuspielen.

8.5.8 Ball im Aus

Wenn der Ball das Spielfeld verlässt, gibt es einen Freistoß (oder Eckstoß, abhängig davon, wo der Ball das Spielfeld verlassen hat) gegen den Spieler, der den Ball zuletzt berührt hat. Ein Freistoß wird einen Meter von der Seitenbande entfernt ausgeführt.

8.5.9 Verschieben des Tores

Wenn ein Spieler das Tor verschiebt, wird das Spiel unterbrochen und das gegnerische Team erhält einen Freistoß.

8.5.10 Ball im Rad

Bleibt der Ball zwischen den Speichen eines Einrades stecken, so bekommt das gegnerische Team einen Freistoß. Bleibt der Ball zwischen den Speichen des Einrades des Torwarts stecken, so bekommt das gegnerische Team einen 6,5m.

8.6 Fouls

8.6.1 Allgemeines

Jeder Spieler muss sich so verhalten, dass niemand Anderes gefährdet wird. Das Spiel ist körperlos, d. h. die Gegner und ihre Einräder dürfen nicht berührt werden. Die Spieler müssen darauf achten, den Gegner nicht mit dem Schläger zu treffen, besonders nach einem Schuss. Der Schläger des Gegners darf mit dem eigenen Schläger nur in Ballnähe berührt werden, um den Gegner zu blocken. Dieser Kontakt darf jedoch nicht hart sein. Es ist nicht erlaubt, die Kelle des Schlägers nach unten zeigen zu lassen, um auf diese Art den gegnerischen Schläger zu verhaken. Es ist im Prinzip erlaubt, den gegnerischen Schläger anzuheben, solange dies nicht mit übertriebener Härte geschieht. Wenn der gegnerische Schläger über deren Hüfthöhe angehoben wird, wird es als übertriebene Härte angesehen.

8.6.2 Vorfahrtregeln

Um den Spielfluss zu erhalten, sollen Regelwidrigkeiten, die das Spielgeschehen nicht beeinflussen, nicht geahndet werden. Die folgenden Regeln gelten, wenn es zu einer Berührung der Spieler kommt:

Kein Spieler darf durch Erzwingen der Vorfahrt einen anderen Spieler gefährden (z.B. an die Wand abdrängen).

Pendelt ein Spieler auf der Stelle oder stützt sich auf seinen Schläger, muss ihm ausgewichen werden.

Fahren zwei Spieler nebeneinander, darf derjenige den Weg bestimmen, der in Fahrtrichtung gesehen vor dem anderen fährt. Sind die Spieler auf gleicher Höhe, hat der ballführende Vorrang.

Fahren zwei Spieler direkt oder im stumpfen Winkel aufeinander zu, hat der ballführende Vorrang.

Fälle, die hier nicht beschrieben sind, werden durch das Ermessen des Schiedsrichters geregelt.

8.6.3 SUB (Stick Under Bike)

Hält ein Spieler seinen Schläger so, dass ein gegnerischer Spieler über oder vor den Schläger fährt, begeht er ein Foul. Dabei ist es unerheblich, ob dies mit oder ohne Absicht geschah. Je nach Situation bekommt der ge-SUB-te Spieler einen Freistoß oder einen 6,50m zugesprochen.

8.6.4 SIB (Stick In Bike)

Gerät ein Schläger zwischen die Speichen eines gegnerischen Einrades, so begeht der Besitzer des Schlägers ein Foul. Dabei ist es unerheblich, ob dies mit oder ohne Absicht geschah. Je nach Situation bekommt der ge-SIB-te Spieler einen Freistoß oder einen 6,50m zugesprochen.

8.6.5 Beleidigungen

Ein Spieler darf weder den Schiedsrichter noch andere Spieler beleidigen.

8.6.6 Absichtliche Fouls

Absichtliche Fouls gelten als Unsportlichkeit und werden mit einem Feldverweis von mindestens zwei Minuten geahndet.

8.7 Torschüsse

8.7.1 Torschuss mit Arm oder Hand

Ein Tor ist ungültig, wenn es mit dem Arm oder der Hand erzielt wurde. Das verteidigende Team bekommt den Ball (Torabstoß). Diese Regel gilt nicht für Eigentore.

8.7.2 Fernschuss

Ein Torschuss ist ungültig, wenn der Ball aus der eigenen Hälfte geschossen wurde und danach von keinem Spieler mehr berührt wurde. Das verteidigende Team bekommt den Ball (Torabstoß). Diese Regel gilt nicht für Eigentore.

8.7.3 Torschuss durch das Netz

Wenn der Ball außen im Netz hängen bleibt, oder wenn der Ball durch das Netz von der Seite oder von hinten durch ein Loch im Netz in das Tor gelangt, gibt es einen Freistoß gegen das Team, das den Ball zuletzt berührt hat.

8.8 Sicherheitsregeln

8.8.1 Schlägerwurf

Ein Spieler, der seinen Schläger absichtlich fallen lässt oder wirft, wird nach dem Ermessen des Schiedsrichters, jedoch mindestens mit einem Feldverweis von zwei Minuten, bestraft (8.6.6). Außerdem erhält das gegnerische Team einen 6,50m.

8.8.2 Oberes Schlägerende

Das obere Ende des Schlägers muss ständig mit einer Hand abgedeckt sein, um Verletzungen anderer Spieler zu vermeiden.

8.8.3 Unteres Schlägerende

Das untere Ende des Schlägers muss immer unterhalb der Hüfthöhe sein, um Verletzungen anderer Spieler zu vermeiden.

8.8.4 Übertriebene Härte

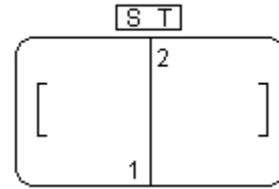
Übertriebene Härte kann zu Verletzungen führen und muss daher vermieden werden.

8.9 Schiedsrichterregeln

8.9.1 Zusammensetzung des Schiedsgerichtes

Das Schiedsgericht besteht aus:

- Erster Schiedsrichter (1)
- Zweiter Schiedsrichter (2)
- Schreiber (S)
- Zeitnehmer (Z)



8.9.2 Die Schiedsrichter

Die beiden Schiedsrichter stellen sich gegenüber an den Seitenlinien auf. Sie versuchen, in Ballnähe zu bleiben. Sie sollten nicht auf dem Einrad fahren. Die Kleidung der Schiedsrichter muss eine andere Farbe haben als die der Spieler. Beide Schiedsrichter sind für alle Regelverstöße zuständig. Der 1. Schiedsrichter hat drei zusätzliche Aufgaben:

- Der 1. Schiedsrichter überstimmt den 2. Schiedsrichter, falls beide unterschiedlicher Meinung sind.
- Der 1. Schiedsrichter pfeift das Spiel nach jeder Unterbrechung mit einem langen Pfiff wieder an.
- Der 1. Schiedsrichter wirft den Ball zum Bully ein.

8.9.3 Der Schreiber

Der Schreiber sitzt am Schreibertisch und sorgt dafür, dass die Anzeigetafel jederzeit den aktuellen Spielstand angibt. Nach einem Tor nimmt er Blickkontakt mit dem 1. Schiedsrichter auf, um zu sehen, ob dieser das Tor für gültig oder ungültig erklärt. Nach Ende des Spieles trägt der Schreiber den Endstand im Spielbericht ein.

8.9.4 Der Zeitnehmer

Der Zeitnehmer überwacht mit einer Stoppuhr die Spieldauer. Die Uhr wird bei jedem Anpfiff des Schiedsrichters gestartet und bei jedem Abpfiff gestoppt. Am Ende jeder Halbzeit stoppt der Zeitnehmer das Spiel durch einen Pfiff.

8.9.5 Vor dem Spiel

Die Schiedsrichter rufen vor dem Spiel sämtliche Spieler (einschließlich Ersatzspieler) auf dem Spielfeld zusammen. Sie überprüfen folgendes:

- Unterscheiden sich die Trikots der Spieler farblich deutlich voneinander?
- Haben alle Spieler Uhren und Schmuck abgelegt, woran sich andere verletzen könnten?
- Ist der Ball geeignet?
- Sind Einräder und Schläger ordnungsgemäß, d.h. ohne spitze oder herausragende Teile, an denen sich die Spieler verletzen könnten?
- Sie erklären den Spielern, wie streng sie pfeifen werden.
- Falls nötig, teilen sie den Spielern mit, wie lange das Spiel dauern wird, und ob es im Falle eines Unentschiedens eine Verlängerung geben wird.

8.9.6 Allgemeines

Eine Spielunterbrechung erfolgt durch einen kurzen und lauten Pfiff. Wurde der Pfiff nicht von allen Spielern gehört, muss erneut gepfiffen werden. Es ist nicht möglich, das Spiel weiterlaufen zu lassen, nachdem gepfiffen wurde.

Die Schiedsrichter sollten durch bestimmtes und ruhiges Auftreten überzeugen. Entscheidungen werden auf Anfrage erläutert, sie werden jedoch nicht mit den Spielern ausdiskutiert. In einer unklaren Situation können die Schiedsrichter die Spieler befragen, bevor sie eine endgültige Entscheidung treffen.

Weder die Schiedsrichter noch Zeitnehmer und Schreiber dürfen sich vom Spiel ablenken lassen. Vor allem dürfen sie sich während des Spiels nicht mit den Zuschauern unterhalten.

Wenn zwei Regelverstöße direkt hintereinander auftreten, wird nur der erste bestraft. Ausnahme: Unsportliches Verhalten sollte auch nach einer Spielunterbrechung bestraft werden.

Nach einem Tor wartet der Schiedsrichter, bis beide Teams wieder in ihrer eigenen Hälfte und spielbereit sind. Erst dann pfeift der erste Schiedsrichter das Spiel wieder an.

Nehmen die Spieler das Spiel wieder auf, obwohl es noch nicht angepfiffen war, wird es sofort durch zwei oder mehr schnell aufeinanderfolgende Pfeife gestoppt.

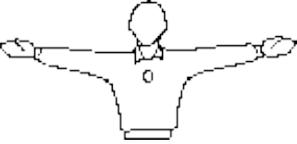
Zur Anwendung der Vorteilsregel macht der Schiedsrichter das normale Handzeichen für einen Freistoß und zeigt mit dem Arm in die entsprechende Richtung. Zusätzlich kann er „Vorteil“ oder „Weiter!“ rufen, aber er pfeift nicht ab. Wird kein Vorteil erreicht, wird letztendlich doch abgepfiffen, um den ursprünglichen Regelverstoß zu ahnden. Ansonsten wird das Ende des Vorteilspiels durch Beenden des Handzeichens oder durch den Ruf „Vorteil Ende“ signalisiert.

Nach jeder Spielunterbrechung erklärt der Schiedsrichter kurz die Entscheidung. Außerdem macht er das entsprechende Handzeichen.

Wenn zwei oder mehr Spieler stürzen und es nicht klar ist, ob ein Foul vorliegt, können die Schiedsrichter das Spiel unterbrechen und mit einem Bully fortsetzen. Dies verhindert, dass noch weitere Spieler in die Situation hineingezogen werden.

Die Schiedsrichter unterbrechen das Spiel, wenn eine Verletzung auftritt. Nach der Unterbrechung bekommt das Team einen Freistoß, das den Ball zum Zeitpunkt der Unterbrechung hatte. Wenn es nicht klar ist, wer den Ball hatte, wird das Spiel mit einem Bully fortgesetzt.

8.9.7 Handzeichen

	<p>"Freistoß" Mit dem ausgestreckten Arm in die Richtung zeigen, in die das Team spielt, das den Freistoß bekommt. Dieses Handzeichen wird auch für die Vorteilsregel benutzt.</p>
	<p>"Bully" Beide Daumen senkrecht heben.</p>
	<p>"6.50m" Mit dem Zeigefinger auf den 6,50m-Punkt zeigen.</p>
	<p>"Kein Foul" Beide Arme horizontal ausstrecken. Dieses Handzeichen wird verwendet, um anzuzeigen, dass in einer kritischen Situation kein Foul vorlag. Es wird nicht zusammen mit einem Pfiff verwendet.</p>
	<p>"Spielunterbrechung" Mit beiden Händen den Buchstaben „T“ formen. Das Spiel wird z.B. bei Verletzung eines Spielers oder bei Störung durch die Zuschauer unterbrochen.</p>
	<p>"Tor" Mit dem Arm senkrecht nach oben zeigen. Die Schiedsrichter sollten dabei darauf achten, dass das Tor vom Schreiber notiert wird. Zusätzlich kann es sinnvoll sein, wenn sie sich zur Kontrolle den Spielstand selbst auf einem Zettel notieren.</p>
	<p>"Kein Tor" Horizontale Bewegung der flachen Hand (Handfläche nach unten). Mit diesem Handzeichen wird ein Torschuss für ungültig erklärt. Dies ist z.B. der Fall bei einem Hand- oder Armtor, bei einem Fernschuss, wenn der Ball von außen durch das Netz ins Tor gelangt ist oder wenn das Spiel bereits vor dem Tor abgepfiffen war. Die Schiedsrichter sollten darauf achten, dass das ungültige Tor nicht versehentlich vom Schreiber notiert wird.</p>

	<p>"Hoher Schläger" Die geballten Fäuste direkt aneinander über den Kopf halten.</p>
	<p>"Feldverweis für zwei Minuten" und auch "zweifaches Handspiel" Zwei gespreizte Finger heben.</p>
	<p>"Feldverweis für fünf Minuten" Die fünf gespreizten Finger heben.</p>

9 EINRAD-BASKETBALL

RICHTLINIEN DER INTERNATIONAL UNICYCLING FEDERATION

Bei IUF-Wettbewerben wird Einradbasketball nach den internationalen (FIBA-) Regeln für reguläre Basketballspiele durchgeführt, wobei diese Regeln mit einigen einradspezifischen Ausnahmen und Änderungen erweitert werden, welche unten aufgeführt sind. (Deutschsprachige Ausgabe der FIBA-Regeln als Referenz: <http://www.bbsr.de/regel/grund/index.html>)

9.1 Einräder

Die maximale Radgröße ist 618mm (24"). Die Einräder dürfen keine scharfen, spitzen oder vorstehenden Teile aufweisen, welche Verletzungen verursachen könnten. Zu überprüfen sind in erster Line Schnellspanner und Schrauben. Die Pedale müssen aus Kunststoff oder Gummi sein.

9.2 Schritt-respektive Fahrregeln

Dem regulären Basketballspieler sind zwei Schritte erlaubt. Für den Einradbasketballspieler entspricht ein Schritt einer halben Radumdrehung, da jedes der pedalierten Beine das Rad um eine halbe Radumdrehung weiter bewegt. Eine komplette Radumdrehung ist das Einrad-Äquivalent zu zwei Schritten. Weiter gilt: im Spielverlauf ist eine zusätzliche halbe Radumdrehung erlaubt, wenn der Ball direkt geworfen oder abgegeben wird. Diese halbe extra Radumdrehung entspricht dem Sprung im regulären Basketball.

9.3 Pendeln

Pendeln ist das Äquivalent zum Sternschritt im regulären Basketball und deshalb erlaubt. Twisting am Ort, wo die Pedalen auf der selben Höhe bleiben, und das Einrad hin und her bewegt wird, wird ebenfalls dem Sternschritt gleich gesetzt und ist damit zulässig. Der Einradbasketballspieler muss beim Pendeln respektive beim Twisting innerhalb eines Radius von einem Meter bleiben. Als Zentrum wird dabei der Ort angesehen, wo er das Pendeln respektive das Twisting begonnen hat.

9.4 Einradfahrender Spieler

Der Einradbasketballspieler darf den Ball nur spielen, solange er auf dem Einrad fährt, und sich dabei nirgendwo abstützt. Diese Regel gilt für Angriff, Verteidigung und auch für Sprungbälle. Als Ausnahmen zu dieser Regel gelten, dass der Einradbasketballspieler von seinem Einrad hochspringen kann für einen Korbleger oder um einen Wurf zu blockieren. Für beide Ausnahmen gilt, dass der springende Einradbasketballspieler dafür verantwortlich ist, wo sein Einrad landet und dass er damit kein Sicherheitsrisiko erzeugt. Falls ein anderer Spieler durch den springenden Spieler gefoult oder durch sein nun verlassenes Einrad geschlagen wird, wird dies als unsportliches Foul geahndet. Der Spieler, welcher den Ball einwirft, muss sich auf dem Einrad befinden.

9.5 Gestürzter Spieler

Falls ein Einradbasketballspieler stürzt und sein Einrad verliert, so muss er sein Einrad schnellstmöglich aus dem Weg räumen, um den Spielfluss nicht zu unterbrechen. Falls dies nicht möglich ist, so muss der Spieler sein Einrad solange dort lassen, wo es gelandet ist, bis er es ohne Spielstörung wieder an sich nehmen kann. Eine Verletzung dieser Regel wird als persönliches Foul geahndet. Wenn ein gegnerischer Spieler in das am Boden liegende Rad hineinfährt und dadurch behindert wird, wird das mit einem persönlichen Foul gegen den Besitzer des am Boden liegenden Einrads geahndet. Dies gilt auch, wenn es dem Fahrer nicht möglich war, das Einrad aus dem Gefahrenbereich zu entfernen wie oben beschrieben.

9.6 Vier-Sekunden-Regel

Die übliche Drei-Sekunden-Regel wird für Einradbasketball zur Vier-Sekunden-Regel.

9.7 Absichtliches Stoßen

Absichtliches Stoßen von hinten wird als unsportliches Foul angesehen. Zwei unsportliche Fouls durch denselben Spieler disqualifizieren ihn für den Rest des Spiels. Wir erwähnen diese Regel hier, weil der Schiedsrichter verstehen sollte, dass es oft zu einem Geschiebe und Stoßen kommt, weil mehr als ein Spieler zum Ball zu gelangen sucht oder weil es im Gedränge schwierig ist, die Balance auf dem Einrad zu finden. Der Schiedsrichter muss abschätzen, ob es sich um kein Foul, ein reguläres Foul oder um ein unsportliches Foul handelt, wie er es auch in einem regulären Basketballspiel tun müsste. Ein Spieler darf nicht am Spielgeschehen teilnehmen, wenn er sich nicht auf seinem Einrad befindet (siehe 9.5).

9.8 Ballberührung mit dem Einrad

Wenn das Einrad eines Spieler angeschossen wird, welcher sich korrekt auf seinem Einrad befindet und der Ball anschließend ins Aus rollt, wird Einwurf für die gegnerische Mannschaft gepfiffen. Diese Regelverletzung wird nicht als persönliches Foul gewertet. Dies gilt jedoch nicht, wenn der Spieler sich nicht auf dem Einrad befindet. Dann wird nach Regel 9.5 ein persönliches Foul gepfiffen.

10 EINRAD-TRIALS

10.1 Definition von Trial-Wettkämpfen

Das Ziel bei Trials ist die Fahrt über Hindernisse. Ein Trial-Wettkampf wird auf einem Kurs mit verschiedenen Hindernissen abgehalten, den so genannten „Sections“, die jeweils einen Punkt wert sind. In der Regel enthält ein Kurs 15-40 Sections oder mehr.

Die Teilnehmer erhalten für jede vom Start bis zum Ziel erfolgreich bewältigte Section einen Punkt. Ziel ist, durch das Bewältigen einer möglichst großen Anzahl von Sections so viele Punkte zu sammeln wie möglich.

Am Ende der festgelegten Wettkampfzeit gewinnt der Teilnehmer mit der höchsten Gesamtpunktzahl (d. h. derjenige, der die meisten Sections erfolgreich bewältigt hat).

10.2 Der Kurs

Der Wettkampf findet innerhalb einer festgelegten Zeitspanne statt (je nach Anzahl der Sections mindestens 2 Stunden). Der Kurs besteht aus einer Ansammlung von 15 bis 40 (oder mehr) unabhängigen, nummerierten Sections unbestimmter Länge (in der Regel 3m bis 20m). Sections können schmale Stege oder Balken, steile Anstiege, Felsen usw. enthalten.

Der durchschnittliche Schwierigkeitsgrad von Sections bei Wettkämpfen variiert je nach dem Fähigkeitsniveau der teilnehmenden Fahrer. Bei allen Wettbewerben sollten die Schwierigkeitsgrade der Sections gleichmäßig verteilt und für Anfänger wie Experten geeignet sein.

An jeder Section sind Anweisungen mit der Section-Nummer, dem Schwierigkeitsgrad und einer Beschreibung der Section ausgehängt. Sections sind durch Markierungsband und/oder Anweisungen gekennzeichnet, die die Startlinie, die Begrenzungen und die Ziellinie definieren.

10.3 Wettkampfdauer

Die Wettkampfdauer beträgt mindestens 2 Stunden. Bei mehr als 30 Sections und einer großen Zahl von Teilnehmern werden 3 Stunden empfohlen. Der verfügbare Zeitrahmen sollte ausreichend groß sein, damit jeder Teilnehmer gegebenenfalls alle Hindernisse mehrfach versuchen kann.

Nach Ablauf der festgelegten Wettkampfdauer müssen alle Fahrer stoppen. Falls ein Teilnehmer zu diesem Zeitpunkt bereits mit einem Versuch begonnen hat, darf dieser Versuch beendet werden.

Pro Versuch sind an jeder Section maximal 2 Minuten zulässig. Bei extrem langen Sections kann der Veranstaltungsleiter diesen Zeitrahmen jedoch nach Bedarf erweitern.

10.4 Wettkampfkategorien

Die Wettkampfteilnehmer werden für die spätere Preisverleihung in verschiedene Kategorien eingeteilt. Dabei sollten Fahrer kategorien für Anfänger, Sportfahrer, Experten und Profis angeboten werden. Bei kleineren Veranstaltungen oder Veranstaltungen für Experten/Profis werden möglicherweise nicht alle genannten Kategorien angeboten. Die Kategorien sollten auch nach Geschlecht getrennt werden, sofern in jeder Kategorie jeweils mindestens 3 weibliche und männliche Fahrer antreten.

10.5 Section-Beschränkungen für die Wettbewerbskategorien

Normalerweise können sich alle Teilnehmer (unabhängig von ihrer Kategorie) an allen Sections auf dem Kurs versuchen.

Für den Fall, dass die Teilnehmer sehr unterschiedliche Fähigkeiten aufweisen oder dass Platz- oder Zeitbeschränkungen vorliegen, kann der Veranstalter den Experten und Profis gestatten, die für Anfänger vorgesehenen Sections zu überspringen. In diesem Fall sollten die Sections, die ausgelassen werden können, klar gekennzeichnet sein.

Fahrer sollten nicht davon abgehalten werden, auch die schwierigeren Sections auszuprobieren. Ausnahmen gelten nur in Fällen, in denen eine Section nach Einschätzung des Veranstaltungsleiters für Teilnehmer aus den Kategorien Anfänger oder Sport zu gefährlich ist.

10.6 Wertungspunkte

Jede Section ist einen Punkt wert, und Ziel ist es, in der festgelegten Zeitspanne so viele Hindernisse wie möglich erfolgreich zu bewältigen.

10.6.1 Definition von „Bewältigen“

Die Bewältigung einer Section ist folgendermaßen definiert:

1. **Einfahren in eine Section.** Dies ist der Moment, in dem die Radachse die Startlinie überquert.
2. **Berührungsfreies Fahren durch die Section.** Berührungen sind folgendermaßen definiert:

Ein beliebiger Körperteil des Fahrers berührt den Boden oder das Hindernis. Falls lose Kleidung den Boden oder das Hindernis berührt, ohne dass die Balance des Fahrers dadurch beeinflusst wird, gilt dies nicht als Berührung.

Ein beliebiger Teil des Einrads außer Reifen, Felge, Speichen, Kurbelarmen, Pedalen, Tretlager, Kettenschutz oder

Lagerschalen berührt den Boden.

Fahren oder Springen außerhalb der Begrenzung der jeweiligen Section. Die Achse des Einrads muss jederzeit innerhalb der Section-Begrenzung bleiben, auch wenn sich der Fahrer in der Luft befindet (z. B. darf ein Fahrer nicht über eine Section-Begrenzung springen, die um eine Ecke geht, selbst wenn der Fahrer wieder innerhalb der Section-Begrenzung landet).

Zerreißen des Markierungsbandes oder anderer Begrenzungsmarkierungen. Das Berühren oder Dehnen des Markierungsbandes wird nicht gewertet, sofern die Achse innerhalb der Begrenzung bleibt.

Bewältigung der Section auf andere Weise als in den Anweisungen vorgegeben.

3. **Beenden der Section.** Ein Fahrer beendet eine Section, sobald die Einradachse die Ziellinie vollständig überquert hat oder sobald er in den definierten Zielbereich eingefahren ist (etwa ein aufgeklebter Kreis auf einem Felsbrocken). Der Fahrer muss nicht kontrolliert über das Ziel fahren. Falls ein Fahrer ohne unzulässige Berührung über die definierte Ziellinie fällt, gilt die Section als bewältigt.

10.6.2 Ausnahmen und spezielle Hinweise

Beim Aufsetzen auf einem Hindernis mit einem Pedal ist ein anfänglicher Kontakt zwischen Ferse und/oder Zehen des Fahrers und Boden zulässig, solange der größte Teil des Fußes auf dem Pedal bleibt. Sobald der Fahrer jedoch eine stabile Position erreicht hat, wird das Aufsetzen der Ferse oder der Zehen auf dem Hindernis als Berührung gewertet.

Der Körper des Fahrers darf sich komplett auf einer Seite der Mittellinie des Einrads befinden.

Die Fahrer können mehrfach versuchen, einen schwierigen Teil in Angriff zu nehmen, bis sie die Section bewältigt haben oder abbrechen. Es ist jedoch nicht möglich, eine Section mehrfach zu bewältigen, um mehrere Punkte zu bekommen. Auch wird kein Punkt vergeben, wenn der Fahrer nicht die komplette Section bewältigt.

Falls sich an einer Section eine Schlange bildet, muss sich der Fahrer nach jedem Versuch wieder hinten anstellen. Gegen Ende der festgelegten Wettkampfdauer ist denjenigen Fahrern Vorrang zu gewähren, die eine Section zum ersten Mal befahren.

10.7 Beobachter

Die Beobachter sind verantwortlich für die Beurteilung, ob ein Fahrer eine Section erfolgreich bewältigt hat. Es gibt für den Veranstalter verschiedene Möglichkeiten, die Beobachter zu organisieren:

Für jede Section wird ein Beobachter zur Beurteilung festgelegt. Dies ist zwar die beste Option, aber nicht immer durchführbar, da es in der Regel mehr Sections als Beobachter gibt.

Jedem Beobachter werden mehrere, nebeneinander liegende Sections zugeteilt. Für diesen Fall ist es Aufgabe der Fahrer, dafür zu sorgen, dass der Beobachter sie bei ihrem Versuch im Blick hat.

Die Fahrer werden in Gruppen aufgeteilt, und jeder Gruppe wird ein Beobachter zugeteilt. Dieser Beobachter begleitet die Gruppe dann über den gesamten Kurs von Section zu Section.

Bei kleinen Veranstaltungen kann auf den Einsatz von Beobachtern verzichtet werden. In diesem Fall agieren dann wartende Fahrer als Beobachter für denjenigen, der die Section bewältigen will. Diese Methode wird als Selbst-Beurteilung bezeichnet, und es obliegt den Fahrern, die Punkte ehrlich zu vergeben. Dies ist das gängigste Verfahren bei kleineren Wettbewerben.

10.8 Festhalten der Punkte

10.8.1 Methode 1

Diese Methode ist bei allen größeren Wettkämpfen verbindlich und wird auch für alle anderen Wettkämpfe empfohlen.

Jeder Fahrer erhält zu Beginn des Wettbewerbs eine Punktekarte (siehe Beispiel) und muss diese Karte dem Beobachter aushändigen, bevor er versucht, eine Section zu bewältigen. Falls das Verfahren der Selbst-Beurteilung für den Wettbewerb verwendet wird, muss der antretende Fahrer seine Karte einem beobachtenden Fahrer aushändigen, der dafür verantwortlich ist, den antretenden Fahrer zu beobachten. Sobald die Section bewältigt ist, muss der Beobachter dies auf der Punktekarte vermerken (durch Abzeichnung mit den eigenen Initialen, Lochen usw.). Am Ende des Wettbewerbs geben alle Fahrer ihre Punktekarten beim Veranstalter oder einer entsprechend benannten Person ab.

Beispiel einer Punktekarte:

Name des Teilnehmers:	Kategorie:	
Section-Nr.	Section-Nr.	Section-Nr.
1	6	11
2	7	12
3	8	13
4	9	14
5	10	15

10.8.2 Methode 2

Diese Methode ist für kleine Veranstaltungen vorgesehen und nicht für größere Wettkämpfe geeignet. Bei Großveranstaltungen wie Unicons oder nationalen Wettkämpfen darf diese Methode nicht verwendet werden.

Bei dieser Methode halten ein oder zwei Beobachter die Punkte auf einem PC oder einem Blatt Papier in der folgenden Weise fest:

		Section																
Fahrer	Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
A. Meier	Expert																	
C. Schuster	Sport																	

Nach der Bewältigung der Section muss der Fahrer dem Beobachter mitteilen, welche Section er bewältigt hat.

10.9 Teilnahme des/der Kursaufbauer(s)

Aufgrund der Bodenständigkeit vieler Veranstaltungen können selbstverständlich auch die Kursaufbauer am Wettkampf teilnehmen. Obwohl die Kursaufbauer bereits im Vorfeld mit den einzelnen Sections vertrauter sind als die übrigen Fahrer, dürfte daraus kein unzulässiger Vorteil entstehen, da alle Teilnehmer mehrfach versuchen können, die Sections zu bewältigen. Sollten Kursaufbauer sich entscheiden, am Wettkampf teilzunehmen, müssen sie jedoch der Fahrer-Verantwortung „F“ nachkommen und dürfen den Kurs vor dem Wettkampf nicht befahren. Das gilt auch für die Zeit, in der die Sections entworfen und aufgebaut werden.

10.10 Sicherheit

Alle Teilnehmer müssen geeignete Schutzkleidung tragen, z. B. Helm, Schienbein- und Knieschoner sowie Handschuhe oder Handgelenkschützer. Es dürfen keine gefährlichen Sections aufgebaut werden, und im Besonderen dürfen sich keine gefährlichen Gegenstände in der Aufsetzzone befinden, wenn der Teilnehmer von einem hohen Hindernis springt oder fällt. Künstliche Hindernisse müssen so stabil sein, dass sie normalen Fahrbedingungen standhalten und nicht zusammenbrechen.

Falls ein Beobachter oder der Veranstalter der Meinung ist, ein Teilnehmer sei mit der Bewältigung einer Section überfordert und seine Sicherheit daher nicht gewährleistet, kann dieser Teilnehmer von der jeweiligen Section ausgeschlossen werden. In Fällen, in denen ein möglicher Sturz vom Hindernis gefährlich wäre, kann der Veranstalter das Hindernis auf geübte Teilnehmer der Kategorie Expert und/oder Pro beschränken.

10.11 Verantwortlichkeiten der Teilnehmer

- A. Der Teilnehmer muss die Regeln kennen.
- B. Der Teilnehmer muss seine Zeit einteilen. Es gibt keine Ausnahmen für Fahrer, die zu viel Zeit an einem Hindernis verbraucht haben und dadurch nicht den gesamten Kurs vor Ablauf der Wettkampfzeit bewältigen können.
- C. Der Teilnehmer ist verantwortlich, sich über Start, Ende und Verlauf der Sections zu informieren.
- D. Falls sich zwei oder mehr Sections überlappen/kreuzen, sollten sie immer nur von einem Teilnehmer gleichzeitig befahren werden. Falls sich doch einmal zwei Teilnehmer auf überlappenden Sections befinden, hat der zuerst gestartete Fahrer Vorrecht.
- E. Der Teilnehmer ist für seine Punktekarte verantwortlich. Falls eine Karte beschädigt wird, kann vom Veranstalter eine neue angefordert werden. Geht eine Karte verloren, bekommt der Teilnehmer eine neue, startet dann allerdings wieder mit null Punkten.
- F. Kein Teilnehmer darf vor dem Wettkampfstart ein Hindernis befahren. Idealerweise sollte vor Wettkampfbeginn immer ein separater Aufwärbereich außerhalb des Kurses eingerichtet werden.
- G. Absichtliche Veränderungen von Sections durch Teilnehmer oder Zuschauer sind verboten. Ein Tritt gegen Gegenstände zum Prüfen ihrer Stabilität gilt nicht als absichtliche Veränderung, auch wenn sich dabei etwas verschiebt. Falls Gegenstände durch einen Teilnehmer unabsichtlich verändert oder zerbrochen werden, muss der Veranstalter oder Kursaufbauer informiert werden, damit sie nach Möglichkeit wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden können.

10.12 Proteste und Einigung bei Streitigkeiten

Jeder kann gegen die Beurteilung eines Beobachters Protest einlegen. Proteste treten typischerweise auf, wenn ein Unbeteiligter (ein anderer Teilnehmer oder ein Zuschauer) beobachtet, dass ein aktiver Teilnehmer einen Regelverstoß begeht, der vom Beobachter nicht wahrgenommen wurde, oder wenn ein Beobachter eine ungerechtfertigte Strafe verhängt.

Proteste müssen innerhalb von 15 Minuten nach Bekanntgabe der offiziellen Ergebnisse beim Veranstalter eingereicht werden. Jeder Protest muss schriftlich verfasst werden und Angaben zum Namen des Teilnehmers und der Section-Nummer sowie eine Beschreibung dazu enthalten, wogegen Protest eingelegt wird.

Bei kleinen Veranstaltungen kann der Veranstalter als alleiniges Jury-Mitglied auftreten. Bei größeren Veranstaltungen sollte die Jury aus mindestens 3 Mitgliedern bestehen, die vor Beginn der Veranstaltung benannt werden. Die Jury sollte aus dem Veranstalter, dem Hauptbeobachter oder Veranstaltungskommisaris (sofern vorhanden) und einem Vertreter der Teilnehmer

bestehen. Gibt es keinen Hauptbeobachter, kann der Veranstalter eine Person mit Trial-Erfahrung benennen. Es sollte darauf geachtet werden, dass keine Interessenskonflikte entstehen. Falls ein Protest jemanden betrifft, der einem Jury-Mitglied nahe steht, sollte diese Person zur Klärung des Protests ersetzt werden.

Die Jury trifft ihre Entscheidung auf der Grundlage der Informationen aller beteiligten Parteien, einschließlich des Teilnehmers, des Beobachters und der Person, die den Protest eingereicht hat. Bei der Untersuchung von Protesten wird im Zweifelsfall für den Beobachter entschieden. Die Jury ist nicht verpflichtet, den Beobachter aufgrund von anderen Zeugenaussagen zu überstimmen. Nur für den Fall, dass alle bei dem Vorfall Anwesenden übereinstimmen und der Beobachter einräumt, einen Fehler gemacht zu haben, kann die ursprüngliche Entscheidung des Beobachters rückgängig gemacht werden.

10.13 Tie Break (Gleichstand)

Ein Tie Break besteht, wenn mehrere Teilnehmer die gleiche Anzahl von Sections bewältigt haben.

Der Kursaufbauer sollte dann in Absprache mit den betreffenden Teilnehmern mit gleichem Punktstand eine neue „Tie Breaker Section“ mit einem angemessenen Schwierigkeitsgrad entwerfen. Diese Section sollte relativ lang sein und kann mehrere, vorhandene Sections verbinden oder auch komplett neu erstellt werden. Die Section sollte zum Ende hin aus Hindernissen mit aufsteigendem Schwierigkeitsgrad bestehen.

Alle Teilnehmer mit gleichem Punktstand versuchen, diese Section zu bewältigen, und der Gewinner ist der, der am längsten berührungsfrei bleibt (wie unter 10.6.1 definiert). Nur ein Versuch ist zulässig. Die erzielte Weite wird bestimmt durch den Teil des Einrads, das den Boden berührt, bevor eine nicht erlaubte Berührung erfolgt (siehe 10.6.1). Der Fahrer muss nicht kontrolliert ins Ziel kommen. Wenn zum Beispiel ein Teilnehmer mit einem Drop auf dem Reifen landet und dann sofort den Boden berührt, wird die Weite bis zum Drop gewertet.

Falls mehrere Teilnehmer die Tie Breaker Section komplett bewältigen, muss der Durchlauf mit einer noch schwierigeren Section wiederholt werden.

10.14 Beschränkungen zum Einrad-Design

Jedes Rad kann eingesetzt und während des Wettkampfs beliebig gewechselt werden.

10.15 Richtlinien für Kursaufbauer

10.15.1 Nummerierung und Beschreibung der Sections

Kursaufbauer sollten sicherstellen, folgende Materialien zum Markieren und Beschreiben der Sections bereit zu haben: Markierungsband, Duct-Tape (Gewebe-Klebeband), Farbspraydosen, Tacker, Papier oder Karton, Marker-Stifte und große, wiederverschließbare, durchsichtige Plastikbeutel. Laminierte Karten mit großen Buchstaben A, B, C usw. oder Zahlen 1, 2, 3 usw. sind ebenfalls gut geeignet, um die Sections zu nummerieren.

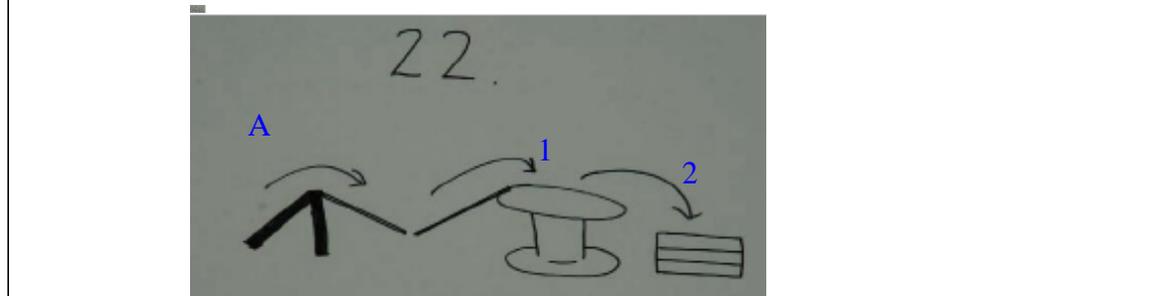
Jede Section muss deutlich mit einer Nummer, schriftlichen Anweisungen und/oder Markierungsband sowie Start- und Ziellinie gekennzeichnet sein. Es ist sehr wichtig, speziell die Ziellinie deutlich zu markieren, sodass den Teilnehmern klar ist, wann sie das Ziel erreicht haben.

Section-Anweisungen sollten die Section-Nummer und eine Beschreibung enthalten. Angaben zur Schwierigkeits-einstufung sind nicht verbindlich; es wird jedoch empfohlen, entsprechende Informationen an den Sections und auf den Punktekarten der Fahrer zu vermerken, da die Fahrer so schneller entscheiden können, welche Hindernisse sie versuchen möchten. Weitere Informationen zur Einteilung von Schwierigkeitseinstufungen sind in Abschnitt 10.16 aufgeführt.

Die Section-Anweisungen sollten folgende Informationen beinhalten:

- Start: Beschreibung der Startlinie
- Section: Beschreibung der Section und Section-Begrenzungen
- Ziel: Beschreibung der Ziellinie
- Skizze der Section (optional)

Bei internationalen Veranstaltungen wird dringend empfohlen, mit Skizzen zu arbeiten, um eventuellen Verständnisproblemen vorzubeugen. In einigen Fällen kann eine solche Skizze auch die schriftlichen Anweisungen ersetzen.

Beispiel für Anweisungen und Skizze:**Section 22 – Schwierigkeitsgrad: U3****Start:** Zwischen dem gelben Band, auf Balken A**Section:** Von Balken A auf Rolle 1 fahren, dann auf Box 2**Ziel:** Von Box 2 herunterfahren, zwischen den 2 Linien des Markierbands bleiben

Zur Vereinfachung der Section-Beschreibung sollten die größten Hindernisse mit Zahlen und/oder Buchstaben markiert werden, die auch aus größerer Entfernung deutlich lesbar sind. Laminierte Plastikkarten sind besonders empfehlenswert, da sie mehrfach benutzt werden können.

Eine gute Strategie ist es, Boxen mit Nummern und Balken mit Zahlen zu markieren. Damit sind Beschreibungen wie „Von Balken A zu Box 6 fahren, ohne den Boden zu berühren“ viel einfacher verständlich.

Section-Anweisungen sollten keine Angaben dazu enthalten, mit welcher Technik ein Teilnehmer die Section bewältigen soll oder darf. Zum Beispiel darf nicht der Einsatz von Pedal Grabs oder Bash Guards verboten werden, um die Herausforderung zu erhöhen.

10.15.2 Schwierigkeitsgrad der Sections

Die unterschiedlichen Schwierigkeitsgrade der Sections sollten dem Spektrum der Fähigkeiten der Teilnehmer entsprechen. Die leichtesten Sections sollten von allen Fahrern mit einem oder zwei Versuchen bewältigt werden können, und die schwierigsten Sections sollten selbst von den besten Teilnehmern mehrere Versuche erfordern.

Es wird besonders empfohlen, ein oder zwei Sections einzubauen, die so schwierig sind, dass sie nur von einem oder sogar keinem Teilnehmer bewältigt werden können. Auf diese Weise lassen sich Tie Breaks bei der Bestimmung des 1. Platzes verhindern. Außerdem können die technischen Standards des Sports dadurch verbessert werden, dass Fahrer ein Hindernis bewältigen, das noch nie zuvor erfolgreich befahren wurde.

10.15.3 Planung des Kurses: Veranstaltungsort und Materialien

Es ist äußerst wichtig, die vorhandenen Ressourcen maximal zu nutzen. Sorgfalt bei der Planung und Auswahl des Veranstaltungsgeländes sind unerlässlich. Es sollte mindestens ein ganzer Tag eingerechnet werden, um den Kurs für eine große Veranstaltung festzulegen – zuzüglich der Zeit für die Beschaffung der benötigten Materialien.

Falls möglich, sollte ein Gelände mit reichlich natürlichen Hindernissen oder anderen Besonderheiten gewählt werden, die in künstlich aufgebaute Hindernisse integriert werden können. Es kann nicht genug betont werden, dass es wesentlich einfacher ist, auf bereits Vorhandenem aufzubauen, als sämtliche Hindernisse neu zu entwickeln.

Sections können auf steinigem Untergrund, Felsbrocken, Stämmen oder an Berghängen aufgebaut und/oder aus gestapelten Paletten, Geländern, LKW-Reifen oder Schrottfahrzeugen konstruiert werden bzw. aus Bauholz oder einem beliebigen anderen, verfügbaren Material bestehen. Oftmals ist es auch interessant, natürliche Gegebenheiten mit künstlichen Hindernissen zu kombinieren.

Es wird dringend empfohlen, außerhalb des Kurses auch einen Bereich mit Basishindernissen als Übungsmöglichkeit aufzubauen. Dieser Bereich kann eine kleine Zahl zufällig gewählter Hindernisse enthalten und ist wichtig zum Aufwärmen. Auch wird damit die Wahrscheinlichkeit eingeschränkt, dass Teilnehmer versuchen, den Wettkampfkurs vorzeitig zu befahren.

Es sollte auch sichergestellt werden, dass genügend zusätzliches Baumaterial vorhanden ist (Werkzeuge, Schrauben, Holz usw.), sodass während des Wettbewerbs bei Bedarf Reparaturen durchgeführt werden können.

10.15.4 Kurs-Design

Die Sections sollten sich deutlich voneinander unterscheiden und den Fahrern ein breites Spektrum an Hüpf/Sprung- und Fahrtechniken abverlangen. Oft ist es hilfreich, gedanklich die verschiedenen Trial-Techniken durchzugehen und dann die Sections so zu konstruieren, dass alle Techniken einzeln oder kombiniert getestet werden können.

Das Layout des Kurses richtet sich vor allem nach den vorhandenen Ressourcen. Gibt es zahlreiche natürliche Hindernisse, lassen sich diese gut in die Sections einbauen.

Sowohl bei natürlichen als auch bei künstlichen Sections bietet es sich an, zunächst verschiedene Hauptstrukturen oder Gegenstände als Mittelpunkt festzulegen und dann um diese Mittelpunkte herum unterschiedliche Sections anzuordnen. Zum Beispiel kann ein Auto, eine Rolle oder ein großer Felsen als Mittelpunkt dienen, um den herum kleinere Aufbauten angeordnet werden, die in unterschiedlicher Weise auf und über das Hindernis führen.

Die Nutzung zentraler Mittelpunkte anstelle unabhängiger Sections gestattet eine hohe Konzentration von Sections bei geringerem Materialaufwand. Anders als bei herkömmlichen Zweirad-Trials stellen überlappende Sections kein Problem dar, obwohl es manchmal für die wartenden Fahrer zu Verzögerungen kommen kann. In der Regel ist eine Kombination aus überlappenden und unabhängigen Sections die beste Wahl.

Es ist äußerst wichtig, die Sections so stabil und robust zu entwerfen, dass sie sich während der Veranstaltung nicht verformen oder brechen.

Generell sollte ein Kurs weder Links- noch Rechtshänder oder Fahrer mit linkem oder rechtem Sprungbein bevorzugen. Der Kursaufbauer sollte deshalb z. B. Sections einbauen, bei denen gleichermaßen nach links wie nach rechts gesprungen werden muss.

Optimal sind Sections, die die Fahrer herausfordern, ohne ein unnötiges Risiko darzustellen. Typischerweise erfordern gut entworfene Sections Bewegungen, die die Balance und Präzision fordern und nicht nur schwierig sind, weil sie groß sind. Statt zum Beispiel eine Section aufzubauen, die nur einen hohen Sprung von einem einfachen Hindernis darstellt, lässt sich die Schwierigkeit durch Verkleinern der Absprung- oder Landezone oder durch steilere Winkel erhöhen. Es wird dringend davon abgeraten, Sprünge aus einer Höhe von mehr als 1,5m auf harten, flachen Untergrund einzubauen.

Fahrer müssen ihr Einrad beim Beenden einer Section nicht vollständig unter Kontrolle haben. Konsequenterweise sollten gut konstruierte Sections ein kontrolliertes Fahren voraussetzen, um die Section bewältigen zu können, sodass Fahrer im Regelfall nicht über die Ziellinie fallen dürften. Dies lässt sich am einfachsten erreichen, indem mindestens 2m Abstand zwischen dem letzten schweren Hindernis und der Ziellinie gelassen werden.

Ein Fotoalbum von bisher konstruierten Sections ist unter www.krisholm.com/sections zu finden.

10.15.5 Strategien zur Zeit- und Platzersparnis

Falls Baumaterial nur in sehr begrenztem Umfang verfügbar ist und sehr wenige Teilnehmer antreten, kann anstelle eines ganzen Kurses alternativ mit Ausscheidungsrunden gearbeitet werden.

Dabei wird eine kleine Anzahl von Sections (oder sogar nur jeweils eine einzige) aufgebaut, die von den Teilnehmern bewältigt werden muss. Jeder Teilnehmer, der ein Hindernis nach mehreren Versuchen nicht bewältigen kann, scheidet aus. Dann wird ein zweiter Satz Sections gebaut und der Vorgang wiederholt. Dieser Prozess wird so lange fortgesetzt, bis nur noch ein Teilnehmer übrig ist. Diese Variante erfordert nur wenig Material, sollte aber nur als letzte Möglichkeit eingesetzt werden.

10.16 Richtlinien zur Zuweisung der Schwierigkeitseinstufung bei Freetrial-Sections

Angaben zur Schwierigkeitseinstufung von Sections sind optional. Allerdings sind sie hilfreich, damit die Fahrer schnell beurteilen können, ob sie eine Section versuchen möchten. Auch können die Fahrer ihre eigenen Fähigkeiten so besser messen und einschätzen.

Im Folgenden werden zwei Methoden zur Einstufung des Schwierigkeitsgrades beschrieben. Die erste Methode ist einfach und dürfte für die meisten auf Rädern/Einrädern ausgetragenen Freetrial-Veranstaltungen ausreichen. Die zweite Methode (das U-Level-System) ist nur für Einrad-Trials vorgesehen und wird für Großveranstaltungen im Einradsport empfohlen.

Die wichtigste Aufgabe bei der Vergabe von Schwierigkeitseinstufungen besteht darin, konsistent zu sein. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, mit der Zuweisung abzuwarten, bis alle Sections aufgebaut sind. Die Kursaufbauer sollten auch darauf achten, sich bei der Einteilung der Schwierigkeitsstufen nicht durch ihre eigenen Stärken und technischen Grenzen beeinflussen zu lassen. Dies ist besonders wichtig bei Sections, die einen vergleichbaren Schwierigkeitsgrad aufweisen, dabei aber unterschiedliche Skills erfordern (z. B. Hüpfen, Fahren auf schmalen Balken, Pedal Grabs usw.)

Die Schwierigkeitseinstufung sagt nichts über die Gefährlichkeit einer Section aus. So sollten Kursaufbauer beispielsweise einen schmalen Balken nicht als schwieriger einstufen, wenn er sich hoch über dem Boden befindet.

10.16.1 Vereinfachte Methode zur Zuweisung von Schwierigkeitseinstufungen

Die folgende Tabelle zeigt ein semirelatives, vierstufiges Bewertungssystem vom Anfänger bis zum Experten/Profi. Die verwendeten Schwierigkeitssymbole entsprechen denen von Skipisten. Vor der Zuweisung der Schwierigkeitseinstufungen sollte/n der/die Kursaufbauer zunächst alle Sections komplett aufbauen, um so den besten Gesamteindruck zur relativen Schwierigkeit der einzelnen Sections zu erhalten. Es müssen nicht unbedingt alle Symbole für jeden Kurs verwendet werden – d. h., die einfachsten bzw. anspruchsvollsten Sections auf dem Kurs sind nicht zwingend mit einem grünen Kreis bzw. schwarzen Doppeldiamant gekennzeichnet. Für Einradfahrer ist die entsprechende Einstufung des U-Level-Bewertungssystems angegeben.

Vereinfachte Einstufung des Schwierigkeitsgrades

Level	Schwierigkeit	U-Levels (nur für Einräder)
Grüner Kreis 	Anfänger	U0 – U1
Blaues Quadrat 	Fortgeschrittener Anfänger	U2 – U3
Schwarzer Diamant 	Experte	U4 – U6
Schwarzer Doppeldiamant 	Profi	U7 – U8

10.16.2 U-Level-System zur Einstufung der Schwierigkeit von Hindernissen/Sections bei Einrad-Trials

Das U-Level-System ist ein nach oben offenes Bewertungssystem zur Beschreibung der Schwierigkeit beim Befahren von Trial-Hindernissen. Es basiert auf den Systemen zur Schwierigkeitseinstufung aus dem Klettersport und kann bei Trial-Wettkämpfen, Trial-Freizeitveranstaltungen oder sehr kurzen technischen Streckenabschnitten bei MUni-Rennen angewendet werden.

Das U-Level-System unterscheidet sich von den „Skill Levels“ für die artistischen Einraddisziplinen (siehe Skill Levels unter www.unicycling.org/iuf/levels/), da es in diesem Fall nicht um Fahrtechniken geht. Stattdessen wird die Schwierigkeit eines Hindernisses an sich bewertet, unabhängig davon, mit welcher Technik es befahren wird.

Zur Veranschaulichung sind unten zwei Tabellen aufgeführt. Tabelle 1 zeigt die allgemeinen Dimensionen für Hindernisse und Techniken zu den einzelnen U-Levels und enthält jeweils Beispiele zu typischen alltäglichen Hindernissen. Aus Gründen der Zweckmäßigkeit werden jeweils die am einfachsten zu beschreibenden Hindernisse angegeben. Außerdem werden Beispieltchniken genannt, um den Fahrern die Einschätzung der Schwierigkeit einzelner Levels zu erleichtern – wenngleich darauf hingewiesen wird, dass das U-Level-System die Schwierigkeit des Hindernisses bewertet und nicht die Schwierigkeit der benötigten Fahrtechnik. Tabelle 2 enthält eine einfache Beschreibung mit Beispielen zu den Herausforderungen der einzelnen U-Levels.

Für die Hindernisse in der folgenden Tabelle gilt:

Alle Sprünge (Hops und Drops) werden auf gleichmäßiger, ebener Oberfläche durchgeführt. Die Messangaben in der Tabelle entsprechen der Höhe des Sprungs.

Alle Spalten/Lücken (Gaps) befinden sich zwischen gleichmäßigen, erhöhten, horizontalen Oberflächen mit vertikal abfallenden Seiten. Die Messangaben in der Tabelle entsprechen der Distanz zwischen Absprung- und Landefläche.

Alle Balken sind eben, gerade und mindestens 3m lang. Die Messangaben in der Tabelle entsprechen der Balkenbreite.

„+ Variation“ bezeichnet eine zusätzliche, nicht gleichmäßige Geländeerweiterung zur Schwierigkeitssteigerung. In der Regel erhöht sich durch jedes nicht gleichförmige Gelände der Schwierigkeitsgrad.

„n. z.“ bedeutet, dass die Technik im Allgemeinen nicht verwendet wird.

Mit etwas Erfahrung erhalten Fahrer auch ein „Gespür“ für die Schwierigkeit anderer Trial-Probleme, indem sie sie mit den Beispielhindernissen aus diesen Tabellen vergleichen. Auf diese Weise lässt sich eine unbeschränkte Anzahl von Problemen nach ihrem Schwierigkeitsgrad einstufen.

Tabelle 1: Dimensionen (in cm) von Hindernissen und Techniken für verschiedene U-Levels

U-Level	Hop (stat., Seat-in)	Hop (rollend)	Hop (rollend)	Gap (stat., Seat in)	Gap (stat., Seat out)	Gap (rollend)	Drop (stat., Seat in)	Drop (stat., Seat out)	Drop (rollend, Seat in)	Drop (rollend, Seat out)	Pedal Grab oder Crank Grab	Fahren auf rundem Balken (Breite)	Fahren auf eckigem Balken (Breite)
0	15	n. z.	10	20	20	20	30	30	20	20	n. z.	n. z.	20
1	25	n. z.	15	30	30	30	45	45	30	30	n. z.	n. z.	17,5
2	35	35	25	40	40	40	60	60	45	45	30	n. z.	15
3	45	45	45	65	65	60	90	90	60	60	60	n. z.	10
4	n. z.	55	55	95	95	95	120	120	90	90	75	20	5
5	n. z.	65	65	125	125	125	150	150	120	120	90	15	<5 + Variation
6	n. z.	75	75	155	155	160	180	180	150	150	> 90 + Variation	7,5	<5 + Variation
7	n. z.	82,5	82,5	n. z.	160	195	> 180+ Variation	210	180	180	> 90 + Variation	5	<5 + Variation
8	n. z.	90	90	n. z.	195	210	> 180+ Variation	240	> 180+ Variation	> 180+ Variation	> 90+ Variation	<5 + Variation	<5 + Variation

Tabelle 2: Diese Tabelle beschreibt an einfachen Beispielen typische Herausforderungen der einzelnen U-Levels. Bei den geschilderten Hindernissen handelt es sich meist um städtische Gegebenheiten, da natürliche Hindernisse zu schwer zu beschreiben sind.

U-Level	Beispielhindernisse zu den einzelnen Schwierigkeitsstufen
U0	Relativ einfaches MUni-Gelände, das allein durch Rollen zu bewältigen ist
U1	Eine Treppe durch Auf- oder Abwärtshüpfen überwinden Eine mit Gras gesäumte Bordsteinkante entlangfahren
U2	Von der Sitzfläche einer Bank auf ebenen Boden springen, durch einen wurzeligen Abschnitt eines einfachen Trails hüpfen, an Parkplatzabgrenzungen mit flacher Oberfläche entlang fahren Auf einem horizontalen Balken (4x4 Zoll) fahren
U3	Unter Zuhilfenahme der Sitze über einen Picknicktisch springen Von der Motorhaube auf das Dach eines Schrottfahrzeugs springen Auf der breiten Seite eines horizontalen, 2m langen Balkens (2x4 Zoll) fahren Eine Eisenbahnschiene entlangfahren
U4	Vom Boden aus direkt auf einen Picknicktisch springen Auf einem 4cm breiten Balken fahren
U5	Über ein Schrottfahrzeug fahren – vom Boden auf die Motorhaube, weiter auf das Dach und von dort über den Kofferraum zurück auf den Boden Einen runden Baumstamm (90cm Durchmesser) mit Pedal Grabs seitlich erklimmen
U6	Einen Felsen mit Pedal Grabs bis zu einer geeigneten quadratischen Standfläche erklimmen, auf den Reifen hüpfen und dann direkt auf die Spitze des Felsens springen Seitlich auf die Rückenlehne eines parkbankähnlichen Stuhls springen, auf dem Reifen landen und anschließend weiterfahren Horizontal auf ein Rundgeländer springen, von dort auf ein zweites Geländer in ca. 1m Abstand und anschließend auf den Boden Einen Zaun mit Pedal Grabs erklimmen, dann den Zaun überqueren und auf der anderen Seite auf dem Boden landen 180°-Drehung auf einer Eisenbahnschiene

U7	<p>Pedal Grabs, dann auf den Reifen hüpfen und 5m auf einem 3cm breiten, eckigen Geländer entlangfahren</p> <p>Aufsteigen und 5m auf einem 3cm breiten, horizontalen Rundgeländer entlangfahren</p> <p>60cm seitlich hüpfen, mit dem Reifen auf einem 3cm breiten, eckigen Geländer landen und dann 5m fahren</p> <p>Mehrere senkrechte Gaps zwischen vier 3cm breiten Geländern im Abstand von jeweils 1m überspringen</p> <p>Ein 3cm breites Rundgeländer entlangfahren, dann auf ein zweites Geländer im Abstand von weniger als 50cm springen</p>
U8	<p>70cm hüpfen, mit dem Reifen auf einem 3cm breiten Rundgeländer landen und dann fahren</p> <p>Auf einem 3cm breiten Rundgeländer aufwärts oder um die Kurve fahren</p> <p>Mehrere Hops über 3 oder mehr in gleichmäßigem Abstand angeordnete Rundgeländer</p> <p>Pedal Grabs auf ein 3cm breites Rundgeländer, dann auf den Reifen hüpfen und fahren</p> <p>Auf einem vertikalen Pfosten (10cm Durchmesser) mit Pedal Grabs 90cm nach oben, dann auf den Reifen hüpfen</p> <p>Eine Eisenbahnschiene entlangfahren, auf die andere Schiene springen und weiterfahren</p>
U9	Schwerer als U8. Zur künftigen Weiterentwicklung

11 IUF-KÖNNENSSTUFEN (Achievement Skill Levels)

11.1 Zweck der Skill Levels

Diese Könnensstufen sind das Ergebnis jahrelanger Nachforschungen und Beobachtungen bei Einradfahrern aus aller Welt. Sie sollen Einradfahrer zum schrittweisen Erfolg in einem breiten Spektrum von Einradübungen hinführen. Im Gegensatz zu den Übungsbeschreibungen sind die Könnensstufen nicht an die Wettbewerbsregeln gebunden. Die Könnensstufen können Einradfahrern helfen, beim Erlernen neuer Übungen aus den Stufen eine Reihenfolge abzuleiten, und ihnen neue Ideen liefern.

11.2 Skill Level-Prüfungen

11.2.1 Offizielle Skill Level-Prüfer der IUF

Offizielle Prüfer für die einzelnen Levels werden vom IUF-Vorstand alle zwei Jahre bei den Unicons, Internationalen Einradmeisterschaften und Veranstaltungen sowie im Rahmen von mehrmals pro Jahr angesetzten regionalen Schulungen ernannt. Jedes IUF-Mitglied kann sich zum offiziellen Prüfer ausbilden lassen. Erforderlich ist hierzu die Teilnahme an einer der jährlich angebotenen offiziellen Skill Level-Schulungen der IUF (IUF Official Skill Level Clinic) oder einer regionalen Schulung (Regional Clinic), die beide jeweils durch einen vom IUF-Vorstand ernannten Vertreter geleitet werden. Prüfungen zu den Levels 1 bis 3 dürfen darüber hinaus auch von Mitgliedern der International Unicycling Federation ohne Prüfzulassung abgenommen werden.

11.2.2 Ernennung als offizieller Prüfer

Um als offizieller Skill Level-Prüfer fungieren zu können, müssen IUF-Mitglieder die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- Teilnahme an der Skill Level-Schulung, die alle zwei Jahre während der Unicon drei bis fünf Mal angeboten wird, oder Teilnahme an einer regionalen Schulung, die von verschiedenen Verbands-offiziellen zu beliebig gewählten Terminen angesetzt werden kann
- Ausfüllen des Bestätigungsformulars für Skill Level-Prüfer, das bei den Schulungen verteilt wird
- Einwilligung zur Befolgung aller bei der Schulung vorgestellten Regeln und Richtlinien (zu finden im IUF-Regelwerk, Abschnitt 11)

11.2.3 Skill Level-Schulungen der IUF (alle zwei Jahre) und regionale Schulungen

Im Rahmen der alle zwei Jahre stattfindenden offiziellen Skill Level-Schulung der IUF werden die 10 offiziellen Skill Levels und die entsprechenden Regeln für angehende offizielle Skill Level-Prüfer der IUF ausführlich erläutert und vorgeführt. Ziel dieser Art von Schulung ist es, weltweit einheitliche Standards für Skill Level-Prüfungen zu erzielen. Die auf regionaler Ebene angebotenen Schulungen sind vom Inhalt und Ablauf her ähnlich aufgebaut, können aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten und Anlässen stattfinden. (Termine werden vorab auf der Website der IUF veröffentlicht.)

Durch die Teilnahme-pflicht angehender Skill Level-Prüfer der IUF an einer Skill Level-Schulung soll Folgendes sichergestellt werden:

- Qualifikation zum Einsatz als offizieller Skill Level-Prüfer der IUF
- Genaue Kenntnis sämtlicher Skills der einzelnen Stufen
- Genaue, einheitliche und professionelle Abnahme von Prüfungen
- Demonstration aller Skills der Ebenen 1 bis 10
- Erörterung und Klärung offener Fragen
- Kenntnis und Verständnis aller Regeln, die auf der Skill Level-Karte und in Abschnitt 11 des offiziellen IUF-Regelwerks aufgeführt sind

Weitere Informationen zu den Schulungen:

- Die Dauer der einzelnen Schulungen beträgt ca. eine Stunde.
- Offene Fragen können jeweils im Anschluss an die Schulung mit dem Kursleiter besprochen werden.

11.2.4 Bestätigungsformular für Skill Level-Prüfer

Neben der Teilnahme an einer Schulung müssen die angehenden Skill Level-Prüfer auch das Bestätigungsformular unterzeichnen, das im Anschluss an Schulung und Lernprogramm verteilt wird. Mit ihrer Unterschrift erkennen die angehenden Prüfer sämtliche Regeln und Verantwortlichkeiten aus Abschnitt 11 des IUF-Regelwerks an und beantragen die Zertifizierung als offizieller Skill Level-Prüfer der IUF. Alle Kandidaten müssen auch angeben, bis zu welcher Skill-Stufe sie Prüfungen abnehmen möchten. Die ausgefüllten Formulare werden vom Skill Level Director der IUF durchgesehen und geprüft. Die Zertifizierungsbestätigungen werden innerhalb von 30 Tagen nach Unterzeichnung per E-Mail verschickt. Angehende Prüfer können ab dem Versanddatum der Zertifizierung 15 Tage lang Einspruch beim IUF-Vorstand einlegen und eine erneute Beurteilung erbitten (etwa, weil der Prüfer mehr Levels abnehmen möchte, als ihm zugestanden wurden).

11.2.5 Verantwortlichkeiten offizieller Skill Level-Prüfer

Für IUF-Mitglieder, die als offizielle Skill Level-Prüfer zertifiziert wurden, gelten die folgenden Pflichten und Verantwortlichkeiten:

- 11.2.5.1 Benachrichtigung der IUF über alle bestandenen Skill Level-Prüfungen (per E-Mail an den aktuellen International Skill Level Director). Dabei sind neben dem Namen der geprüften Person alle bestandenen Levels mit dem jeweiligen Termin der erfolgreich abgelegten Prüfung sowie Name und Landesnummer der Level-Prüfer anzugeben (sofern relevant). Die erfolgreich absolvierten Levels aller Mitglieder werden in der IUF-Datenbank gespeichert. Prüfungen dürfen nur von Prüfern abgenommen werden, die für die entsprechenden Skill Levels zugelassen sind. Bei Prüfungen ab Level 8 müssen zwei für Level 8 und höher zertifizierte Prüfer und ein zusätzlicher Prüfer anwesend sein. (Dieser muss ebenfalls zertifiziert sein, jedoch nicht zwingend für Level 8 und höher.) Der IUF-Vorstand kann vor Prüfungsbeginn Ausnahmeregelungen auf Einzelfallbasis gewähren.
- 11.2.5.2 Alle zwei Jahre Verlängerung der Prüfungszulassung durch Teilnahme an der alle zwei Jahre stattfindenden Skill Level-Schulung und/oder einer regionalen Schulung. Auf diese Weise können Prüfer ihre Kenntnisse auffrischen und sich über neue Richtlinien informieren. Zertifizierte Skill Level-Prüfer können auf entsprechenden Antrag bei der IUF auch die Genehmigung zur Abhaltung von Skill Level-Minischulungen im Rahmen von Landestreffen, **Vereinen** oder anderweitig erhalten.
- 11.2.5.3 Vollständige und genaue Befolgung aller Regeln und Richtlinien aus Abschnitt 11 des IUF-Regelwerks. Alle Fragen oder Bedenken sind unmittelbar an den International Skill Level Director zu richten. Andernfalls drohen Einschränkungen und/oder der Entzug der Prüfungsberechtigung.
- 11.2.5.4 Prüfer erhalten von der IUF eine Standardvorlage für Bescheinigungen, die sie ausdrucken und den Fahrern nach erfolgreicher Ablegung einer Level-Prüfung überreichen können.

11.2.6 Einschränkungen für offizielle Skill Level-Prüfer

- 11.2.6.1 Mangelhafte Fachkenntnisse angehender Prüfer werden vom International Skill Level Director vor der Zertifizierung für die entsprechende Skill-Stufe im Rahmen persönlicher Gespräche, nachgestellter Prüfungssituationen und/oder über Drittkontakte ermittelt.
- 11.2.6.2 Prüfer dürfen keine Prüfungen für eigene Angehörige abnehmen.
- 11.2.6.3 Das Mindestalter für Prüfer beträgt 14 Jahre.
- 11.2.6.4 Fahrer und Nicht-Fahrer können sich für die höchste Stufe zertifizieren lassen, zu der sie umfassende Kenntnisse nachweisen können. (Die Entscheidung hierüber trifft der International Skill Level Director.)

11.3 Richtlinien zu den Skill Levels

11.3.1 Allgemeines

- 11.3.1.1 Fahrer müssen generell alle Skills für die entsprechende Stufe im ersten Versuch bewältigen, wobei für maximal drei Skills ein zweiter Versuch zulässig ist. Das bedeutet, dass nur ein Fehler je Skill und maximal drei Fehler pro Level gestattet sind.
- 11.3.1.2 Bevor eine Prüfung zu einem höheren Skill Level abgelegt werden kann, müssen alle darunter liegenden Skill Levels erfolgreich absolviert worden sein.
- 11.3.1.3 Alle Skills (Aufstiege ausgenommen) müssen damit beginnen und enden, dass der Fahrer mit beiden Füßen auf den Pedalen im Sattel sitzt und vor sowie nach der Übung mindestens drei volle Radumdrehungen ausführt.

- 11.3.1.4 Die Skills der betreffenden Stufe können in beliebiger Reihenfolge ausgeführt werden.
- 11.3.1.5 Die Verwendung externer Hilfsmittel bei Prüfungen (unabhängig davon, zu welchem Skill Level) ist untersagt. Hierzu zählen Mauern, andere Personen usw.
- 11.3.1.6 Bei der Prüfung zu einem bestimmten Skill Level müssen alle Skills auf demselben Einrad ausgeführt werden.
- 11.3.1.7 Alle Skills zu einem bestimmten Skill Level müssen innerhalb einer Stunde ab Prüfungsbeginn ausgeführt werden.
- 11.3.1.8 Während der Prüfung darf der Fahrer keine Skills der entsprechenden Stufe mehr proben. (Generell sollten die Fahrer nur auf dem Einrad sitzen dürfen, während sie ihre Prüfung ablegen!)
- 11.3.1.9 Pro Tag darf nur eine Prüfung abgelegt werden. Ausnahmeregelungen sind mit Zustimmung des IUF-Vorstands möglich.
- 11.3.1.10 Entscheidungen darüber, ob ein Fahrer beim Ablegen der Prüfung behindert wurde (z. B. durch einen in seinem Weg stehenden Fahrer), liegen im Ermessen des oder der Prüfer(s). Sollte der Prüfer entscheiden, dass eine Behinderung des Fahrers vorgelegen hat, erhält dieser eine weitere Chance, die entsprechende Übungen erfolgreich zu absolvieren. Entscheidungen darüber, ob ein Fahrer behindert wurde, erfolgen nach eigener Beobachtung, der Aussage anderer Anwesender und der Vertrauenswürdigkeit des Fahrers.

11.3.2 Level 8 und höher

- 11.3.2.1 Bei Prüfungen zu den Skill Levels 8, 9 und 10 müssen zwei offizielle Prüfer anwesend sein. Generell wird empfohlen, bereits ab Level 6 zwei Prüfer einzusetzen.
- 11.3.2.2 Für Prüfungen ab Level 8 wird den Fahrern dringend empfohlen, vor den komplizierteren Skills der entsprechenden Stufe zunächst bis zu drei einfachere Skills auszuführen. Hat ein Fahrer beispielsweise Probleme mit dem Hand-Wheel-Walk, könnte er zunächst drei sicher beherrschte Skills ausführen, ehe er den Hand-Wheel-Walk versucht. So können sich die Fahrer zunächst besser mit der Prüfungssituation vertraut machen. Gleichzeitig dürften sich damit auch größere zeitliche Verzögerungen weitgehend ausschließen lassen.

11.3.3 Kreise und Achten

Bei allen Kreisfiguren muss der Durchmesser zwischen einem und acht Metern liegen. Gleiches gilt auch für die beiden Hälften einer Acht, die jeweils zwischen einem und acht Metern Durchmesser betragen sollten (sofern nicht, wie bei Level 2 und 3, explizit anders festgelegt).

11.3.4 Fußplatzierung bei One-Foot Skills

Der freie Fuß kann bei allen (vor- und rückwärts ausgeführten) einbeinigen Fahr- und Pendel-Skills (Levels 4-10) beliebig gehalten oder abgelegt werden, solange er dabei weder das Pedal noch das Rad berührt.

11.3.5 Seat Out Skills

Bei Seat Out-Figuren darf der Sattel den Körper des Fahrers berühren, solange kein Gewicht auf den Sattel gelegt wird. Der Sattel darf mit einer Hand oder beiden Händen gehalten, herausgezogen und in die normale Sitzposition zurückgesteckt werden. Beim einbeinigen Fahren mit frei nach vorne gehaltenem Sattel (Seat in Front One-Foot, Level 9) darf der Sattel allerdings NICHT in Kontakt mit irgendeinem Körperteil kommen.

11.3.6 Hopping und Hop-Twist Skills

Bei Skills, die Sprünge (Hops) oder seitliche Bewegungen (Hop-Twists) beinhalten, darf der Sattel beliebig mit einer Hand oder beiden Händen bzw. ohne Hände gehalten werden.

11.3.7 Idling Skills

Eine Pendelbewegung (Idle) besteht aus einer vollständigen Rück- und Vorwärtsbewegung des Rads.

11.4 Beschreibung spezifischer Skills

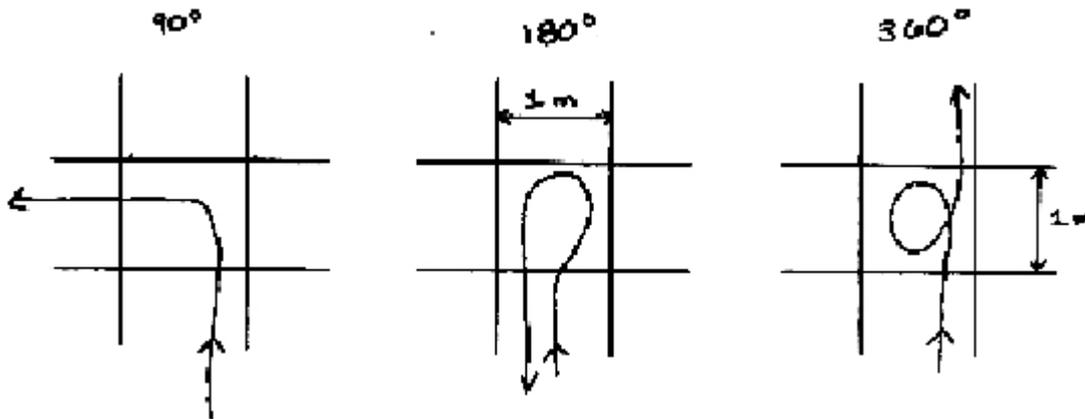
Beschreibungen und weitere Informationen zu hier nicht aufgeführten Skills sind den IUF-Regeln für Standard Skills (Abschnitt 5.0) und der Liste der Standard Skills (Abschnitt 6.0) zu entnehmen. Eine Skill Level-Prüfung gilt nur dann als bestanden, wenn alle Skills in der beschriebenen Form ausgeführt werden.

11.4.1 Level 1: 50 Meter fahren

In Level 1 muss der Fahrer eine Strecke von 50 Metern zurücklegen (36 Umdrehungen auf einem typischen 20"-Einrad). Dabei darf nicht einfach vorausgesetzt werden, dass die Hallenlänge 50 Metern entspricht.

11.4.2 Level 2/3/4: Enge 90°/180°/360°-Drehungen

Drehungen müssen auf einer Fläche von 1 x 1 Meter erfolgen. Der Fahrer muss gerade auf die Drehfläche einfahren (unzulässig ist z. B. eine spiralenförmige Bewegung mit einer 360°-Drehung am Ende) und die Drehfläche auch wieder in einer Geraden verlassen. Die Übung muss ausgeführt werden, wie in den Abbildungen unten gezeigt. Der Winkel der ausgeführten Drehung darf größer sein als verlangt, nicht aber kleiner.



11.4.3 Level 3: 10 x 10 cm-Hindernis

Das Hindernis sollte aus einem festen, kompakten Gegenstand bestehen. Der Fahrer kann das Hindernis überfahren oder überspringen (vorwärts oder seitwärts). Dabei dürfen keine fremden Hilfsmittel verwendet werden, und der Fahrer muss die Übung auf dem Einrad beginnen und beenden.

11.4.4 Level 3: 5 x springen

Zum Springen dürfen keine externen Hilfsmittel (Bungee-Seile, Fußstützen usw.) verwendet werden. Der Fahrer darf sich beim Ausführen der Übung maximal 1 Meter zur Seite bewegen und maximal um 180 Grad drehen.

11.4.5 Level 4/5: 25 x pendeln

Der Fahrer darf sich beim Ausführen der Übung maximal 1 Meter zur Seite bewegen und maximal um 180 Grad drehen.

11.4.6 Level 5: 90°-Sprungdrehung

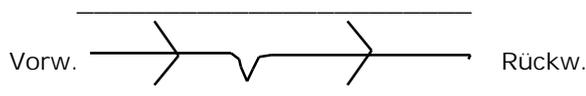
Der Fahrer darf Sprünge ausführen, ehe er mit der Ausführung der Übung beginnt. Der Winkel der 90°-Sprungdrehung (Hop-Twist) muss zwischen 90 und 135 Grad betragen.

11.4.7 Level 5/6: Fahren mit dem Sattel an der Seite

Sattel und/oder Arm und Hand dürfen den Körper beim Ausführen dieser Übung berühren. Beim Fahren nach rechts und links mit dem Sattel an der Seite darf der Sattel auf derselben Seite des Körpers gehalten werden.

11.4.8 Level 6: Rückwärts-/Vorwärtsdrehung

Bei einer korrekt ausgeführten Rückwärts-/Vorwärtsdrehung vollführt der Körper beim Richtungswechsel des Rads eine kontinuierliche, lineare Bewegung. Die Bewegung sollte fließend sein (kein abruptes Drehen-Stoppen-Drehen) und einer spitzzackigen Kurve ähneln. Vorwärts- und Rückwärtsdrehungen müssen innerhalb eines 30 cm breiten Streifens erfolgen. Die folgende Abbildung zeigt eine Rückwärtsdrehung. Bei der Vorwärtsdrehung ist die Fahrtrichtung entsprechend umzukehren.



11.4.9 Level 6/7/8: Drehungen

Drehungen müssen in einem Kreis von 1 Meter Durchmesser um einen festen Punkt ausgeführt werden – keine wandernden Drehungen. Der Fahrer muss 5 vollständige Drehungen ausführen, darf für diese fünf Spins jedoch mehr als 5 volle Pedalumdrehungen ausführen. Pirouetten sind nicht zulässig.

11.4.10 Level 7/8/9/10: Einbein Wheel-Walk

Bei dieser Übung muss über die gesamte Distanz derselbe Fuß verwendet werden. Der freie Fuß darf auf der Gabel abgelegt oder ausgestreckt werden. Gliding ist bei dieser Übung maximal für die Dauer einer halben Radumdrehung gestattet.

11.4.11 Level 7: 180°-Sprungdrehungen

Der Fahrer darf Sprünge ausführen, ehe er mit der Ausführung der Übung beginnt. Der Winkel der 180°-Sprungdrehung muss zwischen 180 und 225 Grad betragen.

11.4.12 Level 8: 10 Meter Gliding

Das Gliding muss auf einer ebenen Fläche ausgeführt werden (kein Hügel). Der Fahrer darf das Rad während des Glidings nicht anschieben (außer vor und nach dem 10 m-Gliding zur Ausführung der Übergänge). Während des Glidings dürfen die Pedale nicht berührt werden (außer vor und nach dem 10 m-Gliding zur Ausführung der Übergänge). Der zweite Fuß darf, muss aber nicht auf der Gabel abgelegt sein. Coasting ist nicht erlaubt (außer vor und nach dem 10 m-Gliding zur Ausführung der Übergänge).

11.4.13 Level 8: Hand-Wheel-Walk

Der Fahrer kann auf dem Sattel sitzen ODER mit dem Bauch auf dem Sattel liegen. Die Füße des Fahrers dürfen jedoch weder das Rad noch die Pedale oder den Boden berühren.

11.4.14 Level 8/9: Pirouetten

Pirouetten sind drei volle 360°-Drehungen, bei denen sich Fahrer und Einrad um eine vertikale Achse drehen. Die Pedale sollten sich während der Pirouette weder vorwärts noch rückwärts bewegen. Bei der Abnahme von Prüfungen zu Pirouetten für Level 8 und 9 MÜSSEN drei Prüfer anwesend sein und ein übereinstimmendes Urteil treffen. Vor der Ausführung der Vorwärtspirouette muss der Fahrer mindestens eine Umdrehung vorwärts vollführen. Vor der Ausführung der Rückwärtspirouette muss der Fahrer mindestens eine Umdrehung rückwärts vollführen.

11.4.15 Level 9: Mit dem Sattel vor/hinter dem Rad auf dem Boden fahren (Drag Seat in Front/Back)

Zum Aufheben des Sattels (Pick up) darf der Fahrer entweder seine Hände oder Füße verwenden.

11.4.16 Level 9: Einbeinig 10 Meter mit dem Sattel frei nach vorne gehalten fahren

Der Fahrer darf den Sattel nur mit der Hand (oder den Händen) berühren, die den Sattel hält (oder halten). Die Hand, die den Sattel hält, sowie der entsprechende Arm (bzw. beide Hände und Arme, sofern der Sattel mit beiden Händen gehalten wird) sind vom Körper des Fahrers wegzustrecken und dürfen den Körper des Fahrers an keiner Stelle berühren.

11.4.17 Level 10: 180°-Uni-Spin

Bei einem 180°-Uni-Spin muss sich das Einrad oder der Körper des Fahrers um 180 Grad drehen. Die Übung kann mit Sprüngen beginnen (Seat Out in Front oder anders). Der Fahrer muss beim Landen beide Füße auf den Pedalen haben. Zum Abschluss der Übung kann der Sattel frei nach vorne gehalten werden oder der Fahrer auf dem Sattel sitzen.

11.4.18 Level 10: 10 Meter Wheel-Walk seitwärts

Der Wheel-Walk zur Seite kann mit einem Fuß oder beiden Füßen ausgeführt werden. Gliding ist bei der Übung maximal für die Dauer einer halben Radumdrehung gestattet.

11.4.19 Level 10: 10 Meter Coasting

Gliding ist beim Coasting nicht erlaubt (außer vor und nach dem 10 m-Coasting zur Ausführung der Übergänge). Der Fahrer darf während des Coastings weder das Rad noch die Pedale berühren (außer vor und nach dem 10 m-Coasting zur Ausführung der Übergänge). Die Übung muss auf einer ebenen Fläche ausgeführt werden. Beim Coasting können die Füße beide oder einzeln auf der Gabel abgelegt werden oder ausgestreckt sein.

11.4.20 Level 10: 10 Meter seitwärts fahren

Beim Seitwärtsfahren darf der Fahrer den Sattel mit den Händen und dem Körper berühren. Von der Hüfte abwärts muss sich der Körper des Fahrers auf der einen Seite des Einrads befinden. Der Fahrer kann den Sattel beliebig mit Händen oder Unterarmen halten. Der steuernde Fuß muss sich auf dem entgegengesetzten Pedal befinden (d. h. linker Fuß auf rechtem Pedal und umgekehrt), und das andere Bein darf das Einrad nicht berühren.

11.5 Richtlinien für Aufstiege bei den Skill Levels

11.5.1 Allgemeines

- 11.5.1.1 Ab Level 3 dürfen Aufstiege mit dem linken bzw. rechten Fuß nicht mehr als unterschiedliche Aufstiege gewertet werden.
- 11.5.1.2 Alle für ein Skill Level gezeigten Aufstiege müssen unterschiedlich sein, wobei „unterschiedlich“ entweder „ganz anders“ oder „in deutlich schwererer Ausführung“ bedeuten kann.
- 11.5.1.3 Der Fahrer muss dem Prüfer zunächst mitteilen, welcher Aufstieg ausgeführt werden soll.
- 11.5.1.4 Stürzt ein Fahrer beim ersten Versuch des Aufstiegs und/oder Beendens, muss beim zweiten Versuch derselbe Aufstieg (mit demselben Ende) ausgeführt werden.
- 11.5.1.5 Der Fahrer MUSS zum Abschluss des Aufstiegs auf dem Sattel sitzen, beide Füße auf den Pedalen haben und mindestens drei Radumdrehungen ausführen. Bei Aufstiegen, die mit anderen Skills als Fahrübungen enden, muss der Fahrer mindestens drei Radumdrehungen ausführen, 3 x pendeln oder drei Sprünge in der Aufstiegsposition

vollführen und anschließend im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen mindestens drei Radumdrehungen ausführen.

11.5.1.6 Ab Level 3 müssen Fahrer die in Abschnitt 11.5.2 des IUF-Regelwerks klar definierten Aufstiege verwenden. Aus Gründen der Genauigkeit und Einheitlichkeit von Skill Level-Prüfungen sind von der IUF keine anderen Aufstiege zugelassen. Darüber hinaus dürfen Fahrer auch schwierigere Aufstiege zeigen als für die jeweils geprüfte Stufe vorgeschrieben (z. B. einen Aufstieg mit Hop on Wheel für Level 4).

11.5.1.7 Ab Level 7 müssen Fahrer die in Abschnitt 11.5.2 des IUF-Regelwerks klar definierten Aufstiege mit anschließender Übung verwenden. Andere Aufstiege oder Übungen sind nicht zugelassen.

11.5.2 Aufstiege für Level 3 und höher

Bei Prüfungen ab Level 3 müssen Fahrer ihre Aufstiege aus der folgenden Liste wählen. Davon abweichende Aufstiegsvarianten werden von der IUF nicht anerkannt. Alle gewählten Aufstiegsarten dürfen nur einmal pro Prüfung gezeigt werden, ab Level 7 darf die an den Aufstieg anschließende Übung jedoch wiederholt werden (Wheel-Walk, Einbein, Sattel nach vorne gehalten). Definitionen zu den folgenden Aufstiegen sind in den Standard Skill-Erläuterungen aus Abschnitt 6 des IUF-Regelwerks zu finden.

Level 3

- Standard Mount
- Side Mount
- Back Mount
- Reverse Side Mount
- Rolling Mount
- Jump Mount

Level 4

Wie oben, zusätzlich:

- Side Jump Mount
- Floor Mount
- Spin Mount 180°

Level 5

Wie oben, zusätzlich:

- Kick Up Mount
- Swing up Mount to Seat in Front [Standard Skill 312a]

Level 6

Wie oben, zusätzlich:

- Mount to Wheel Walk
- Mount to Hop on Wheel

Level 7 bis 10

An jeden Aufstieg muss eine Übung angeschlossen werden, wie nachstehend definiert:

- Standard Mount to One Foot/Seat in Front
- Side Mount to Seat in Side/Wheel Walk
- Jump Mount to Seat in Front/Wheel Walk/Stand up Wheel Walk
- Kick up Mount to Wheel Walk
- Mount to Hop on Wheel
- Mount to Drag Seat in Front
- Mount to Side Hopping
- Mount to Sideways Wheel Walk
- Spin Mount 360°
- Mount to Seat in Side Stand-up Wheel Walk
- Back Mount to Wheel Walk/One Foot Idling
- Rolling Mount to One Foot/Gliding
- Floor Mount to Wheel Walk
- Swing up Mount to Seat in Front [Standard Skill 312a]
- Mount to Stand up Wheel Walk
- Mount to Hand Wheel Walk
- Side Jump Mount to Wheel Walk/Seat in Back/1 Foot Idling
- Mount to Side Ride
- Seat in Front Pick up Mount [Standard Skill 311a]
- Mount to Crank Idle

LEVEL 1

- aufsteigen ohne Hilfe
- 50 Meter fahren
- eleganter Abstieg mit dem Einrad nach vorn

LEVEL 2

- aufsteigen mit dem linken Fuß
- aufsteigen mit dem rechten Fuß
- zehn Meter fahren zwischen zwei parallelen Linien im Abstand von 30 cm
- einen Achter (Wechselrunde) fahren, dessen zwei Einzelkreise kleiner als drei Meter sind
- einen 15 cm hohen Absatz hinunterfahren
- 90°-Drehung nach links innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

LEVEL 6

- sechs verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren
- einen Achter fahren mit dem Sattel nach vorn gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- einen Achter fahren mit dem Sattel nach hinten gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- 10 Meter rückwärts fahren mit dem Sattel nach vorn gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- oben auf dem Reifen stehend, fünfmal springen (Hopping on Wheel)
- einen Kreis linksherum fahren mit dem Sattel an der Seite (Berührung des Körpers zulässig)
- einen Kreis rechtsherum fahren mit dem Sattel an der Seite (Berührung des Körpers zulässig)

- 90°-Drehung nach rechts innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

LEVEL 3

- drei verschiedene Aufstiege
- einen Achter (Wechselrunde) fahren, dessen zwei Einzelkreise kleiner als 1,5 Meter sind
- anhalten, eine halbe Radumdrehung rückwärts fahren, vorwärts weiterfahren
- 10 Meter fahren mit dem Bauch auf dem Sattel (Stomach on Seat)
- 180°-Drehung nach links innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- 180°-Drehung nach rechts innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- fünfmal springen
- ein Hindernis von 10 x 10 cm überfahren oder überspringen

LEVEL 4

- vier verschiedene Aufstiege
- 10 Meter rückwärts fahren
- 10 Meter einbeinig fahren
- 25 Mal mit dem linken Fuß pendeln
- 25 Mal mit dem rechten Fuß pendeln
- 10 Meter fahren mit dem Sattel nach vorn gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- 10 Meter fahren mit dem Sattel nach hinten gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- 360°-Linksdrehung innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- 360°-Rechtsdrehung innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

LEVEL 5

- fünf verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Kreis fahren
- einbeinig einen Achter (Wechselrunde) fahren
- 25 mal einbeinig pendeln mit dem linken Fuß
- 25 mal einbeinig pendeln mit dem rechten Fuß
- einen Kreis fahren mit dem Sattel nach vorn gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- einen Kreis fahren mit dem Sattel nach hinten gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- einen Kreis fahren mit dem Sattel an der Seite (Berührung des Körpers zulässig)
- 90°-Sprungdrehung (Hoptwist 90°) nach links
- 90°-Sprungdrehung (Hoptwist 90°) nach rechts
- 10 Meter Wheel-Walk

- 10 Meter einbeinig fahren mit dem linken Fuß
- 10 Meter einbeinig fahren mit dem rechten Fuß
- vorwärts fahren, 180°-Drehung in einem engen Kreis, rückwärts in gleicher Richtung weiterfahren (Back Turn)
- rückwärts fahren, 180°-Drehung in einem engen Kreis, vorwärts in gleicher Richtung weiterfahren (Front Turn)
- Drehung (Spin)

LEVEL 7

- sieben verschiedene Aufstiege
- rückwärts mit dem Sattel nach vorne gehalten einen Kreis fahren (Berührung des Körpers zulässig)
- einen Kreis einbeinig mit dem linken Fuß fahren
- einen Kreis einbeinig mit dem rechten Fuß fahren
- Wheel-Walk im Kreis
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig
- 180°-Sprungdrehung (Hoptwist 180°) nach links
- 180°-Sprungdrehung (Hoptwist 180°) nach rechts
- 10 Meter rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- Drehung (Spin) rechtsherum
- Drehung (Spin) linksherum

LEVEL 8

- acht verschiedene Aufstiege
- einen Achter (Wechselrunde) einbeinig mit dem linken Fuß fahren
- einen Achter (Wechselrunde) einbeinig mit dem rechten Fuß fahren
- Wheel-Walk in einem Achter (Wechselrunde)
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis
- 10 Meter einbeinig rückwärts fahren
- 10 Meter Gliding
- 10 Meter Hand-Wheel-Walk
- Pirouette
- Drehung (Spin) rückwärts

LEVEL 9

- neun verschiedene Aufstiege
- Wheel-Walk einbeinig in einem Achter (Wechselrunde)
- einbeinig rückwärts einen Kreis fahren
- rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren mit dem Sattel nach vorn gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- rückwärts einen Kreis fahren mit dem Sattel nach hinten gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig mit dem linken Fuß
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig mit dem rechten Fuß
- 10 Meter Wheel-Walk rückwärts
- 10 Meter fahren mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden (Drag Seat in Front)
- 10 Meter fahren mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden (Drag Seat in Back)
- 10 Meter mit dem linken Fuß einbeinig rückwärts fahren
- 10 Meter mit dem rechten Fuß einbeinig rückwärts fahren
- 10 Meter einbeinig fahren mit dem Sattel frei nach vorn gehalten
- Pirouette rückwärts

LEVEL 10

- zehn verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten (Berührung des Körpers zulässig)
- einbeinig rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis linksherum
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis rechtsherum
- Wheel-Walk rückwärts im Kreis
- 180°-Einraddrehung (180° Uni Spin)
- 10 Meter Wheel-Walk seitwärts (Sideways Wheel Walk)
- 10 Meter Coasting
- 10 Meter Side Ride
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig rückwärts